ВОСТОЧНАЯ АНАЛИТИКА
Выпуск 2, 2019

EASTERN ANALYTICS
Issue 2, 2019

Russian Academy of Sciences
Institute of Oriental Studies

EASTERN ANALYTICS

Issue 2, 2019

Moscow
2019

Российская Академия наук
Институт востоковедения

ВОСТОЧНАЯ АНАЛИТИКА

Выпуск 2, 2019

Москва
2019



К 200-летию
Института востоковедения РАН

Ответственный редактор выпуска — А. В. Акимов

Редактор статей на русском языке — Е. Ф. Щепилова

Редактор статей на английском языке — В. М. Немчинов

Электронная версия в полном объеме доступна по адресу:
http://ivran.ru/vostochnaya-analitika

ISBN 978-5-89282-900-7 ISSN 2227-5568

СОДЕРЖАНИЕ

ЭКОНОМИКА

CONTENTS

*Авдаков И. Ю.**

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО И СОВРЕМЕННЫЕ ПРОЕКТЫ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ НА ЕВРАЗИЙСКОМ СУХОПУТНОМ ПРОСТРАНСТВЕ

Avdakov L. Y.**

RAILWAY CONSTRUCTION AND MODERN PROJECTS OF INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS IN THE EURASIAN DRAGONATORY SPACE

Аннотация: Процесс глобализации, охвативший сегодня многие страны мира, тесно связан с развитием международной транспортной инфраструктуры, и в первую очередь железных дорог, на долю которых приходится значительная часть наземных грузо-и пассажироверевозок. Отсюда появление международных транспортных коридоров, магистральных и высокоскоростных дорог и других нововведений, опирающихся на последние достижения науки и техники.

Ключевые слова*:* международные транспортные коридоры, железнодорожное строительство, транспортное пространство.

Abstract*:* The process of globalization which today engulfed the majority of world countries, is most closely related to the development of international transportation infrastructure and, in the first turn, of rail roads, which have the significant portion of land cargo- and passenger transportation service. Starting from this fact there is observed the appearing of international transportation corridors, long-distance line's and high speed roads and other innovations based on the recent science and technology achievements.

Key words*:* international land bridges, railway construction, transport.

Железные дороги, появившиеся впервые в ходе промышленной революции в Англии (в 1825 г.), наиболее бурно развивались в конце XIX – начале XX вв.: за 1880–1920 гг. протяженность железных дорог в мире выросла в 3,5 раза. Но уже в то время выделились два типа железнодорожного строительства – в развитых и колониально-зависимых странах. В первых железные дороги строились в целях оптимизации национального воспроизводства. Поэтому здесь создавались как национальные магистрали, так и вспомогательные ветки, покрывавшие всю территорию страны. Во вторых железные дороги создавались главным образом для поддержания связей с метрополией или мировым рынком. Линии здесь вели от портов в хинтерланд – для облегчения экспорта и импорта, внутренние районы же оказывались

* *Авдаков Игорь Юрьевич* – кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник, Институт востоковедения РАН; e-mail: avdakovigor@yandex.ru.

** *Avdakov Igor Yuryevich* – Candidate of Economic Sciences, Leading Researcher, Institute of Oriental Studies, Russian Academy of Sciences; e-mail: avdakovigor@yandex.ru.

не связанными между собой, что сдерживало становление национального народнохозяйственного комплекса.

Вследствие этих разных подходов, а отчасти и большей площади азиатских государств, в межвоенный период обеспеченность железными дорогами (на 1 тыс. кв. км) в развитых странах оказалось в 11 раз выше, чем в колониально-зависимых. С началом же массового производства автомобилей и строительства шоссе рост протяженности железных дорог в развитых странах практически прекратился. Более того, после второй мировой войны начался их частичный демонтаж.

В колониально-зависимых странах в межвоенный период новое строительство продолжалось: за эти годы в Азии эксплуатационная длина железных дорог выросла почти на 1/3. Связано это было с несколькими причинами. Во-первых, в крупных странах, в т. ч. азиатских, к этому времени не было еще завершено создание общенациональных магистралей, не говоря уже о вспомогательных линиях, поэтому их строительство продолжалось. Во-вторых, строительство шоссе шло крайне медленно, поэтому автомобильный транспорт играл ничтожную роль в грузообороте. В-третьих, в странах расширялось производство минерального сырья, направляющегося на экспорт. Железные дороги наиболее приспособлены для перевозки таких массовых габаритных грузов.

К середине 70-х гг., т. е. до топливно-энергетического кризиса, строительство железных дорог в мире практически прекратилось. Видимо, этому способствовало несколько самых разнородных факторов – модернизация дорог, позволявшая резко повысить провозную способность; бурное развитие авиационного, автомобильного и трубопроводного транспорта, снимавшее часть нагрузки с железных дорог; структурная перестройка экономики, снижавшая в перевозках долю массовых габаритных грузов и, наконец, дешевизна нефти и нефтепродуктов.

Топливно-энергетический кризис существенно изменил ситуацию. Почти 10-кратное повышение цен на нефть и, соответственно нефтепродукты, привело к значительному повышению издержек в авиационном и автомобильном транспорте. В данных условиях наблюдалось оживление интереса к железным дорогам, так как транспортные издержки здесь оставались гораздо ниже. В развитых странах это оживление интереса выразилось в ускорении модернизации и изменении организационной структуры, позволявшие ускорить доставку и снизить издержки. В развивающихся странах активизация железных дорог давала возможность, с одной стороны, снизить импортные затраты за счет использования местных топлива и энергии, а с другой, – снизить транспортные издержи в экономике. Поэтому число стран, ведущих новое железнодорожное строительство, заметно возрастает [Авдаков И.Ю., 2012].

С распадом СССР бывшие советские среднеазиатские республики проявили заинтересованность в диверсификации экономических и транспортных связей с другими азиатскими странами. Появление новых

экономических центров в АТР и увеличивающийся товарооборот между Азией и Европой остро поставил вопрос о строительстве новых трансконтинентальных наземных транспортных путей. Резко обострилась конкурентная борьба за реализацию транспортных проектов между США, Китаем и Европой. В этой связи особое значение для России имеет выявление и преодоление угроз своим экономическим интересам на евразийском транспортном пространстве.

В транспортное пространство России входят три международных транспортных коридора (далее МТК). Из них один – водный и весьма перспективный Северный морской путь, другой – сухопутный (евроазиатский коридор «Запад – Восток»), и еще один смешанный – сухопутно-водный «Север – Юг». Два последних МТК частично совпадают с определенными по Критскому договору панъевропейскими коридорами № 2 и № 9. Однако предполагаемое увеличение этих коридоров и рост объема перевозок возможны только при урегулировании целого ряда политических и транспортных проблем с вовлеченными странами. Так дальнейшее развитие коридора «Запад –Восток» предполагает взаимодействие России, Украины и Белоруссии. Драматические события на Украине ставят под сомнение возможность быстрой реализации проекта «Широкая колея», предусматривающего продление коридора «Запад-Восток». В проекте участвуют Украина, Россия, Словакия и Австрия. Его осуществление позволило бы без перегрузки в вагоны с широкой колеи на узкую доставлять грузы из стран Тихоокеанского региона в Европу. Строительство железнодорожной дороги с широкой колеей от станции Чоп (Украина) в Вену (Австрия) сократило бы время доставки грузов из Европы в Азию на 50% по сравнению с морскими перевозками. Проект настолько экономически выгоден для всех сторон, что, несмотря на обострение отношений между Россией и Украиной, представители последней приняли участие в очередном заседании рабочей группы по строительству, состоявшемся в августе 2014 г. в Вене, а президент РЖД предложил японским инвесторам поучаствовать в формировании специального фонда для реализации проекта. Пока японцы со свойственной им осторожностью изучают вопрос, учитывая, что общие инвестиции в проект оцениваются в 6,25 млрд евро [Якунин предложил.., 2015].

12 сентября 2000 г. в Санкт-Петербурге, в ходе II Евроазиатской конференции по транспорту между Россией, Ираном и Индией было подписано межправительственное соглашение о создании МТК «Север – Юг». А уже в мае 2002 г. министры транспорта стран-участниц подписали протокол о его официальном открытии. Руководящим органом МТК «Север – Юг» стал координационный совет, председательство в котором осуществляется странами-участницами в порядке ротации. В настоящее время к соглашению присоединились Азербайджан, Армения, Беларусь, Казахстан, Оман, Сирия.

МТК «Север – Юг» проходит по маршруту Бусловская – Санкт-Петербург – Москва – Рязань – Кочетовка – Ртищево – Саратов – Волгоград – Астрахань. Протяженность – 2513 км. Далее он разделяется на три ветви:

- *Транскаспийская*: через порты Астрахань, Оля, Махачкала.
- *Восточная*: через железнодорожную сеть Казахстана, Узбекистана и Туркмении с выходом на Иран по пограничному переходу Теджен – Серахс.
- *Западная*: направление Астрахань – Махачкала – Самур, Азербайджан и выход на Иран через ст. Астара.

С целью дальнейшего развития инфраструктуры МТК проводится реконструкция морского торгового порта Оля, находящегося в 100 км от Астрахани ниже по течению. В перспективе Оля станет основным портом в российской части коридора «Север – Юг». Кроме того, предполагается создание в регионе сети распределительных транспортно-логистических центров (далее – РТЛЦ), из которых наиболее важным представляется РТЛЦ порта Оля и РИТЛЦ Аксарайская – порт Ахтубинск, которые являются, соответственно, морскими и сухопутными воротами в соседний Казахстан, У него также имеются свои морские ворота – порт Актау, которые насчитывают 12 причалов различного назначения, регулярное паромное сообщение на участка Актау – Оля, Актау – Анзали, Актау – Баку, транспортно-логистический центр, позволяющий перерабатывать до двух млн т сухих и до восьми млн т наливных грузов. Через него осуществляются некоторые экспортно-импортные операции Уральского и Сибирского регионов, а кроме того, здесь проходит МТК ТРАСЕКА [Баженов Ю.М., 2012].

В 2011 г. было подписано инвестиционное соглашение, предусматривающее создание в Республике Татарстан Свияжского международного мультимодального логистического центра, который призван обеспечить переработку грузов, перевозимый по Транссибу и коридору «Север – Юг», а также по создаваемому коридору «Европа – Западный Китай» с конечной точкой в китайском порту Ляньюньган на Желтом море.

Особый интерес представляет проект Северо-Сибирской Евразийской железнодорожной магистрали, которая соединит побережье Японского моря на востоке страны с Балтийским и Баренцевым морями на Северо-Западе России, свяжет государства Западной Европы со странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Эта новая широтная ось пересечет всю территорию страны севернее Транссиба и пройдет по трассе «порт Ванино-Хребтовая-Усть-Илимск-Богчаны-Лесосибирск-Белый Яр-Сургут-Ивдель-Сыктывкар-Санкт-Петербург (Архангельск, Индига)». В перспективе она выйдет на Сахалин и при определенных условиях на Японию. Как справедливо отмечает С.С. Гончаренко, «расчеты с использованием моделей межотраслевого транспортно-экономического баланса, проведенные сибирскими учеными, показали, что для повышения социально-экономического уровня жизни Россия уже в первой четверти XXI века столкнется с необходимостью начала интенсивного формирования второго (Северного) широтного пояса

экономического развития страны в полосе тяготения к Северо-Российской Евразийской железнодорожной магистрали» [Гончаренко С.С., 2005].

Большой экономический интерес для развития евро-азиатских связей представляет так называемый Северо-Японский железнодорожный транспортный коридор. Согласно этому проекту предполагается соединить сеть железных дорог Японии с общеевропейской сетью железных дорог через порт Вакканай (о. Хоккайдо) и порт Корсаков (о. Сахалин), где проектируется тоннель под Татарским проливом. Этот проект транспортного коридора между Японией и Европой японцы рассматривают наряду с планом создания железнодорожного сообщения между портом Симоносэки и портом Пусан (Южная Корея). Железнодорожный транспортный коридор как альтернатива морскому транспортному пути из Азии в Европу будет способствовать увеличению эффективности транспортировки грузов между Японией и Европой.

С открытием Северо-Японского железнодорожного транспортного моста воплотится в жизнь одно из предвидений видного американского ученого и политического деятеля Ляруша о ключевой роли железнодорожных транспортных коридоров, и в том числе между Японией и материковой частью Азии, в обеспечении экономических связей между «полюсами роста» в Европе и Азии.

Конкурентными для России являются проекты «Шелкового пути» КНР, США и ЕС. Китайский проект создания «Экономического пояса Шелкового пути» полностью не отвечает экономическим и геополитическим интересам США и только частично – России. Проект направлен на объединение транспортной инфраструктуры Китая и Центрально-Азиатского региона, чтобы решить проблему северных территорий Китая и обеспечить путь для своих товаров в Европу. Этот проект носит интеграционный характер и только с участием в нем России в рамках ШОС он может стать для РФ более привлекательным.

Американский проект «Нового шелкового пути», проходящего через Афганистан, предусматривает осуществление планов США установить свой диктат над странами Центральной Азии противодействовать влиянию России, Китая и Ирана. Перспективы осуществления этого проекта весьма туманны, учитывая нестабильную остановку в Афганистане.

МТК стран ЕС ТРАСЕКА не продвигается из-за экономической нерентабельности перевозок грузов по этому направлению и отсутствия окончательного решения проблемы статуса Каспия. Тем не менее, вдоль коридора было реализовано около 80 проектов, которые успешно работают [Подберезкина О.А., 2015].

Конкуренция проектов России, Китая, США, ЕС проведения МТК по сути дела требует от России действовать на опережение. Транспорт и транспортные магистрали РФ, занимающей уникальное положение на геополитической карте Евразии, могут дать стране исторический шанс прочно вписаться в процесс интеграции в регионе Центральной Азии, дать импульсы

развитию всей России и особенно Дальнему Востоку, обеспечить геополитическую и экономическую безопасность нашей стране. Кроме того, российский транспорт может стать главным связующим звеном в торговле между растущими региональными экономическими центрами и Европой.

Итак, исторически железнодорожное строительство в странах Азии и Европы велось неравномерно как во временном плане, так и пространственно. С конца XX века строительство железных дорог в европейских странах прекратилось, но, если в развитых странах основное внимание уделялось проведению организационно-управленческих реформ и инновациям, то в развивающихся и ранее входивших в состав СССР странах создаются более разветвленные сети внутренних железных дорог, а также участки транснациональных магистралей. От сохранения и укрепления позиций России на рынке железнодорожных услуг, а также нового строительства и повышения эффективности работы железнодорожного транспорта во многом зависит экономическое будущее и безопасность нашей страны.

Литература / References

Авдаков И.Ю. Железные дороги Японии: от вестернизации до глобализации. – М.: ИВ РАН, 2012. 165 с. [Avdakov I. Yu.(2012) Japanese railways: from westernization to globalization. – M .: IW RAS. 165 p.].

Баженов Ю.М. Международные транспортные коридоры как фактор интеграции пространства Евразии // Русская народная линия. 2012. URL: http://ruskline.ru/analitika/2012/05/31/mezhdunarodnye_transportnye_koridory_kak_faktor_integracii_prostranstva_evrazii (Дата обращения 25.11.2018). [Bazhenov Yu.M. (2012). International transport corridors as a factor in the integration of Eurasian space // Russian folk line].

Гончаренко С.С. Особые экономические зоны на транспортных коридорах как условие ускоренного экономического роста России // Вестник Евроазиатского транспортного союза. № 2. М., 2005. с. 110. [Goncharenko S.S. (2005). Special economic zones on transport corridors as a condition for accelerated economic growth in Russia // Herald of the Eurasian Transport Union. № 2. p. 110.]

Подберезкина О.А. Эволюция значения международных транспортных коридоров в мировой политике на примере России / Автореферат на соискание ученой степени кандидата политических наук. М.: МГИМО-Университет, 2015. [Podberezkina O.A. (2015). The evolution of the significance of international transport corridors in world politics on the example of Russia / Abstract for the degree of candidate of political sciences. M .: MGIMO-University].

Якунин предложил японцам поучаствовать в строительстве широкой колеи до Вены / Лента.ру. URL: https://m.lenta.ru/news/2015/07/07/rjd/ (Дата обращения 11.12.2018). [Yakunin invited the Japanese to participate in the construction of a broad gauge to Vienna / Lenta.ru.].

*Борисов М. Г.**

ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ ИНИЦИАТИВЫ «ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ»

***Аннотация*:** Огромные масштабы экономики Китая превратили его в главного мирового потребителя энергии. КНР не в состоянии обеспечить растущие потребности в энергии собственным производством. Зависимость от импорта энергоносителей стала критической вследствие нестабильности мировых рынков, напряженности международной обстановки и ограниченного количества поставщиков. Разрешить возникшие проблемы призвана реализация беспрецедентной глобальной инициативы КНР «Один пояс – один путь».

Ключевые слова: энергетическая безопасность, Один пояс – один путь, Морской шелковый путь 21-го века, Экономический пояс шелкового пути.

В настоящее время на долю КНР приходится почти одна четверть мирового потребления энергии и этот показатель растёт[1]. Несмотря на то, что Китай обеспечивает 46,1% мировой добычи угля, 4,8% – нефти, 3,7% – газа, 29,1% – выработки электроэнергии на ГЭС, 8,5% – на АЭС, 20,2% – на основе ВИЭ, степень самообеспеченности энергией составляет лишь 84% и продолжает снижаться[2]. Масштабы потребления таковы, что собственных запасов нефти хватит лишь на 1 месяц[3]. На долю Китая приходится одна четверть потребляемой в мире нефти и половина потребления годового мирового прироста её добычи[4].

Стремительно растущий дефицит энергии покрывается импортом. КНР – крупнейший в мире нетто-импортер первичной энергии. Несмотря на то, что по добыче нефти Китай занимает пятое место в мире (при том, что соотношение запасы / добыча нефти составляет лишь 11,9 при среднемировом показателе 80,1), 60% потребляемой нефти импортируется (в 1993 г. – 6%, в 2020 г. – прогнозируется 73%)[5]. При гигантской добыче не хватает даже угля. Уровень самообеспеченности этим ресурсом составляет только 86%[6]. При этом разведанные запасы угля на душу населения составляют лишь 41% среднемирового уровня, нефти – 11%, газа – 4%. Зависимость от импорта газа составляет 32%[7].

---

* *Борисов Михаил Глебович* – кандидат экономических наук, старший научный сотрудник Института востоковедения РАН.

[1] BP Statistical Review of World Energy. June 2018. https://www.bp.com/.../bp/energy.../statistical-review/bp-stats-review-2018-full-report...

[2] Рассчитано по: Там же

[3] Рассчитано по: Там же

[4] Рассчитано по: Там же

[5] Рассчитано по: Там же

[6] Рассчитано по: Там же

[7] Рассчитано по: Там же

Ввиду нестабильности мировых рынков энергоносителей (повышение цены барреля нефти только на 1 долл. «стоит» Китаю дополнительно 0,5 млрд долл.[8]) и некоторого географического перекоса энергетического импорта в сторону Персидского залива (более 30% нефтегазового импорта в КНР идет из этого неспокойного региона), огромной стоимости энергетического импорта (он обходится стране в 270 млрд долл. в год[9]) резко обострилась проблема энергетической (и экономической) безопасности страны. Её решение китайские власти справедливо видят в диверсификации источников снабжения на основе крупных инвестиций в энергетические и инфраструктурные проекты в возможно большем количестве стран, укрепляя в них экономические позиции, авторитет и способность влиять на устойчивость поставок и ценообразование.

Возрастающую угрозу энергетической безопасности в значительной степени призван разрешить начавший реализоваться на основе китайских инвестиций беспрецедентный по масштабам комплексный международный проект «Один пояс – один путь». Поскольку он осуществляется, в основном, на китайские средства китайскими подрядчиками, о своём участии немедленно заявили более 80 стран и международных организаций, концентрирующие 63,1% населения мира, 58,1% мировых запасов нефти, 79,9% – природного газа и 54,2% – угля[10].

Таблица 1

Охваченные проектом «Один пояс – один путь» страны и их доля на мировом ранке нефти (% в 2015 г.)

Регион	Страна (%)
АСЕАН	Малайзия (0,7%), Индонезия (0,9%), Таиланд (0,4%), Бруней (0,2%)
Западная Азия	Иран (4,2%), Ирак (4,5%), Саудовская Аравия (13,1%), Оман (1,1%), ОАЭ 4,1%), Катар (1,8%), Кувейт (3,4%), АРЕ (0,8%)
Центральная Азия	Казахстан (1,8%), Узбекистан (0,1%), Туркменистан (0,3%)
Европа	Россия (12,4%)
Африка	Ангола (1,6%), Южный Судан (0,1%), Эфиопия (0,1%), Нигерия (1,8%)

Источник: BP Statistic Review of World Energy. June 2018.

За первые четыре года существования проекта (2013–2017 гг.) китайские энергетические компании заключили по его маршруту 497 проектов,

[8] Рассчитано по: Там же

[9] Рассчитано по: Там же

[10] Ma Yinging. Energy Going Out Leads China's "Belt & Road Initiative". China Petroleum Newspaper, March 11, 2015

в рамках которых было «освоено» 92,1 млрд долл.[11] Общий объём инвестиций на период до 2030 г. оценивается в 1 трлн долл.[12] Одни государственные нефтегазовые компании КНР только за 2017 г. инвестировали в энергетическую часть проекта 38 млрд долл.[13] Рискованные, зачастую, инвестиции осуществляются при мощной государственной поддержке (Табл. 2).

Таблица 2

Государственный капитал проекта «Один пояс – один путь»

Организация	Капитал (млрд долл.)
Промышленно-торговый банк КНР	159
CITIC	133
Банк Китая	100
Фонд "Шелкового пути"	40
Китайский банк развития	36
Экспортно-импортный банк Китая	19

Источник: Asia's Energy Security. NBR Special Report # 68. www.nbr.org/publications/issue.aspx?id=353

Инициатива «Один пояс – один путь» объединяет две составляющие: сухопутную – «Экономический пояс шелкового пути» (ЭПШП) и морскую – «Морской шелковый путь 21 века « (МШП). В обеих составляющих резко доминируют энергетические инвестиционные проекты, призванные, помимо коммерческой выгоды, повысить энергетическую безопасность КНР, диверсифицировать источники снабжения энергоресурсами, сделав их более надежными и управляемыми.

Наибольшее практическое значение для китайской энергетики имеет морская составляющая проекта. В настоящее время 90% всех нефтегазовых поставок в страну идут морем, что делает их уязвимыми и небезопасными, имея в ввиду напряженную ситуацию в Южно-Китайском море, пиратство в Аденском заливе и Малаккском проливе, контроль военно-морского флота США над коммуникациями в Индийском океане и возможность их блокирования в свете обострившихся торговых отношений между КНР и США, необходимость прохождения ненадежными геополитически «узкостями» – Ормузским и Малаккским проливами. Через Ормузский и Малаккский проливы проходит более 80% китайского нефтяного импорта.

Ключевым звеном Морского шелкового пути является находящийся в Аравийском море у входа в Ормузский пролив, сооруженный и контролируемый Китаем, глубоководный порт Гвадар (Пакистан, провинция

[11] Asia's Energy Security. NBR Special Report # 68. www.nbr.org/publications/issue.aspx?id=353

[12] Там же

[13] Там же

Белуджистан). Он является началом Пакистано-китайского экономического коридора (ПКЭК), включающего в себя нефтепровод, газопровод, железную и автомобильную дороги, несколько электростанций. Общий объём инвестиций в ПКЭК составит 62 млрд долл., из них 48 млрд долл. – в энергетические проекты[14].

Нефтепровод Гвадар – Кашгар – Урумчи, строительство которого будет осуществляться в 2017–2021 гг., имеет запроектированную пропускную способность в 1 млн баррелей нефти в сутки и будет обеспечивать 13% нефтяного импорта КНР. По ПКЭК нефть с Ближнего Востока, минуя Малаккский пролив, будет проходить до потребителя 2,5 тыс. км. за одну неделю вместо нынешних 10 тыс. км. за 3 месяца[15].

Дополнением к ПКЭК, выгодным как для Пакистана, так и для Китая, является введенный в эксплуатацию в декабре 2017 г. «Газопровод мира» из Ирана в Пакистан (минуя Ормузский пролив). Китай на 85% профинансировал строительство при условии, что часть иранского газа будет отбираться и сжижаться в Гвадаре для последующего экспорта в КНР[16]. В том же 2017 г. китайская национальная нефтегазовая корпорация обеспечила себе контрольный пакет акций в перспективном газовом проекте Южный Парс.

Как стремление избежать прохождения Ормузского пролива следует расценивать модернизацию Китаем расположенного на побережье Оманского залива порта Корфаккан (эмират Фуджейра, ОАЭ). Контейнерный терминал уже эксплуатируется, на очереди – строительство нефтяного причала и нефтепровода стоимостью 3,3 млрд долл. и мощностью 25 млн т. от месторождения в Абу-Даби[17].

В рамках МШП Китай уже построил и модернизировал большое число нефтегазовых портов в бассейне Индийского океана. Как единственный инвестор он получил эксклюзивные права на их эксплуатацию (Табл. 3)

Таблица 3

Порты в долгосрочной аренде КНР

Год постройки или модернизации	Регион	Страна	Порт	Период аренды (лет)
2015	Индийский океан	Пакистан	Гвадар	40
2015	Индийский океан	Мьянма	Кьяпью	50
2015	Южно-китайское море	Малайзия	Куантан	60

[14] https://tribune.com.pk/story/1381733/cpec-investment-pushed-55b-62b

[15] Там же

[16] https://vk.com/muslim_military?w=wall-55205927_4076

[17] http://finance.sina.com/2017–02–24/doc-ifyavwwcv8679279.shtml

2016	Индийский океан	Джибути	Обок	10
2016	Южно-Китайское море	Малайзия	Малакка	99
2017	Индийский океан	Шри-Ланка	Хамбантота	99
2017	Южно-Китайское море	Бруней	Муара	60
2017	Индийский океан	Мальдивы	Фидху Финолу	50

Источник: Составлено по данным: Asia›s Energy Security. NBR Special Report # 68. www.nbr.org/publications/issue.aspx?id=353

Избежать прохождения танкерами Малаккского пролива позволит строящийся нефтепровод из построенного Китаем порта Кьяпью (Мьянма), где танкерам предстоит разгружаться, до г. Куньмин (провинция Юньнань). Кроме того, этот маршрут на 2 тыс. км. сократит расстояния, преодолеваемые танкерами и на 3 недели время доставки нефти потребителю. Для увеличения пропускной способности этого крайне экономичного и безопасного маршрута Китай приступил в 2016 г. к строительству параллельной железнодорожной магистрали. Формирование энергетического коридора Мьянма-Китай завершит газопровод пропускной способностью в 20 млрд куб. м. мьянманского газа в год[18].

Чрезвычайно перспективным для обеспечения бесперебойной транспортировки углеводородов в Китай может стать канал Кра Истмус (или Тайский канал), который соединит Андаманское море с Сиамским заливом, минуя Малаккский пролив и, соответственно, порт Сингапур. Он сократит путь до китайских портов Южно-Китайского моря на 1200 км. и на 3 суток. Единственным потенциальным инвестором является Китай. Строительство пока что не началось, несмотря на наличие китайско-тайского меморандума от 2015 г. о его начале, так как на тайское правительство оказывается давление со стороны сил, не заинтересованных в реализации этого проекта и в приобретении Китаем контроля над объектом масштаба Панамского или Суэцкого каналов. У Китая же имеется готовый проект стоимостью в 25 млрд долл., рассчитанный на 10 лет с привлечением 30 тыс. китайских рабочих[19].

Строительство канала не представляет технических трудностей: его проектная длина 102 км. (Панамского канала – 82 км.), ширина – 160 м. (Панамского канала – 150 м.), глубина – 16 м. (Панамского канала – 14 м.) Как и Суэцкий канал, канал Кра Истмус будет безшлюзовым[20].

---

[18] New China – Myanmar oil pipeline bypasses. URL: https://www.forbusiness.com/markets/2...oil-to-china/

[19] Thailand, Cnina to team up on long-proposed Kra Istmus canal. 18/05.2015. URL: https://www.wantchinatimes.com/news-subclass-cnt.aspx?id=20150518000069&cid=1101

[20] Там же

Китай стал ключевым инвестором и исполнителем второй линии Суэцкого канала, способной пропускать крупнотоннажные танкеры и газовозы. Это дало возможность удешевить и расширить поставки углеводородов из Алжира и многократно сократить их маршруты. В развитие этого проекта Китай ведет строительство в Алжире крупнейшего в Средиземноморье порта СПГ в Шаршеле[21].

Возрастающее значение будет приобретать африканское ответвление МШП. В 2018 г. введен в эксплуатацию построенный китайскими компаниями глубоководный порт Ламу (Кения) с железной дорогой и трубопроводами для транспортировки нефти из Южного Судана и Эфиопии с общим объёмом инвестиций в 25 млрд долл.[22] В 2018 г. начала работу первая очередь порта Багамойо (Танзания), который станет крупнейшим хабом (в том числе энергетическим), обеспечивающим всю Восточную Африку[23]. Китайские компании получили эксклюзивные права на разведку и последующую эксплуатацию нефтяных месторождений на шельфе Гамбии, Сенегала и Гвинеи-Бисау а также на озере Альберт в Уганде[24].

Важным элементом МШП является его арктическая часть под названием «Ледяной шелковый путь». Ожидается, что к 2020 г. через Северный морской путь будет идти от 5% до 15% всей китайской внешней торговли, причем около одной четверти этого объёма будет приходиться на транспортировку сжиженного газа проекта «Ямал СПГ», 20% финансирования которого осуществляется Китайской национальной нефтегазовой корпорацией и ещё 10% – Фондом Шелкового пути[25].

Успешное участие в проекте «Ямал СПГ» способствовало расширению программы МШП в Арктике. В конце 2017 г. та же Китайская национальная нефтегазовая корпорация подписала со штатом Аляска контракт на строительство в Арктике гигантского производственно-логистического СПГ-комплекса с общим объёмом инвестиций в 20 млрд долл. с перспективой экспорта 80% добываемого газа в Китай[26].

Важное место в энергетической стратегии МШП занимает акватория Малайского архипелага. В 2014 г. индонезийские власти выступили с инициативой «Индонезия – морская ось мира», предусматривающей превращение Индонезии, находящейся на стыке двух океанов, в транспортно- логистический и торговый узел мирового значения. Поскольку столь масштабный проект требует огромных вложений средств, индонезийское правительство призвало к сотрудничеству международных инвесторов. Так как эта индонезийская инициатива охватывает ту же акваторию, что

---

[21] https://tribune.com.pk/story/1381733/cpec-investment-pushed-55b-62b

[22] URL: http://www.reuters.com/article/Kenya-port-lamu-idUSLSNOCX38D20130411

[23] www.cnpc.com.cn

[24] www.cnpc.com.cn

[25] China Stakes in the Russian Arctic. The Diplomat. Jan. 2018

[26] Там же

и МШП, Китай немедленно призвал Индонезию к совместной реализации этих, во многом совпадающих и дополняющих друг друга, проектов. Индонезия с готовностью приняла это предложение так как рассчитывает получить от сотрудничества немалые выгоды[27].

МШП проходит Зондским проливом между богатым энергоресурсами островом Суматра и экономически развитым и концентрирующим 2/3 населения страны островом Ява. Китай намерен построить в этом регионе 24 порта (из этого числа 4 угольных и 2 газовых терминала), 8,7 тыс километров подъездных и магистральных железнодорожных путей, 1 тыс. км. шоссейных дорог и объекты электроэнергетики суммарной мощностью 35 Мвт[28]. Параллельно идет наращивание объёмов китайских инвестиций в угледобычу Индонезии (о. Суматра), которая является главным поставщиком угля в КНР (и ведущим мировым экспортером), превращенным в таковой китайскими инвестициями.

Масштабные инвестиции в портовую инфраструктуру стран бассейна Индийского океана сопровождаются в качестве необходимой уступки заключением с принимающими государствами соглашений о долгосрочной аренде части портов для обустройства военно-морской объектов с целью обеспечения безопасного функционирования и сохранности построенных сооружений. Первое подобного рода соглашение было заключено в 2015 г. с Джибути для обеспечения устойчивого и безопасного судоходства в Аденском заливе и Баб-эль-Мандебском проливе. Фактически речь идет о первой военно-морской базе КНР за пределами страны. В 2017 г. было принято решение об увеличении численности морской пехоты КНР с 20 тыс. чел. до 100 тыс. чел. с размещением части в портах Джибути и Гвадар «для обеспечения безопасности судоходства»[29]. В последующем КНР получила территорию под военно-морские базы на Мальдивах, Кокосовых островах, в порту Кьяпью, на архипелаге Мергуи (Мьянма)[30].

Не менее важной для обеспечения энергетической безопасности Китая, чем «Морской шелковый путь 21 века», представляется сухопутная составляющая инициативы «Один пояс, один путь» – программа «Экономический пояс шелкового пути». Его стратегия предполагает, прежде всего, создание надёжного коридора поставок энергоресурсов из Центральной Азии в Китай. КНР рассматривает Центральную Азию в качестве надёжного и «покладистого» поставщика нефти и газа (поскольку других вариантов сбыта энергетического сырья для континентальных стран региона, не обладающих необходимыми инвестиционными ресурсами и материальной базой, не существует) в удалённые от побережья западные районы страны

[27] https://www.jokowinomics.com/2015/04/24/berita/antara-jalur-sutra-china-dan-procktinfrastruktur-indonesia

[28] Там же

[29] Minnic Chan. Overseas Ambitions. South China Morning Post, March, 2017, http://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2078275/overseas-ambitions-expand-china-plans-400pc-increase

[30] Там же

а также в качестве альтернативного поставщика на случай блокирования морских маршрутов.

В энергетику Центральной Азии Китаем вложены огромные ресурсы. Объём накопленных китайских инвестиций в нефтегазовую отрасль Казахстана в 2017 г. оценивался в 45 млрд долл., в добычу и транспортировку природного газа в Туркменистане – в 15 млрд долл, нефтегазовые проекты КНР в Узбекистане оцениваются в 2 млрд долл.[31] Кроме того, около 5 млрд долл. планируется инвестировать в центральноазиатские гидроэнергетические проекты и 2 млрд долл. в сырьевую базу атомной энергетики[32].

Главным инфраструктурным энергетическим проектом в регионе является один из крупнейших в мире газопровод Центральная Азия – Китай, способный перекачивать по состоянию на 2018 г. 85 млрд куб. м. туркменского и узбекского газа в год, что может обеспечить до 40% импортных потребностей КНР. К 2018 г. на полную мощность функционировали нитки А, В и С, обеспечивавшие 24% годовой потребности Китая в импорте газа. К 2020 г. будет введена нитка D Туркменистан – Узбекистан – Таджикистан – Кыргызстан – Китай с пропускной способностью в 10% текущего годового потребления КНР[33].

Китайские компании активно инвестируют также в расширение ресурсной базы и без того богатых природным газом Туркменистана и Узбекистана (соответственно 5-е и 9-е места в мире по разведанным запасам) с целью повышения надежности долгосрочных поставок и частичного контроля над ресурсами. Национальная нефтегазовая компания КНР ведет разведку и обустройство перспективных месторождений в районе бывшего Аральского моря и на правобережье Аму-Дарьи[34].

Ключевой страной энергетической части ЭПШП становится Казахстан, обладающий перспективными запасами нефти и газа, соизмеримыми с ближневосточными, и непосредственно граничащий с территорией КНР. Под контролем китайских компаний находится около 80% добываемой в стране нефти[35]. Вышедший на запроектированную пропускную способность нефтепровод Западный Казахстан – Китай обеспечивает около 5% потребления нефти в КНР[36].

Не обойдены вниманием Китая не обладающие крупными топливными запасами, зато изобилующие гидроэнергоресурсами (в первой мировой «десятке» по гидроэнергетическим ресурсам), используемыми пока что лишь на 5%, Таджикистан и Кыргызстан. В стадии завершения находятся

[31] URL: http://www.haiguan.info/CustomData/MonthReport.aspx?guid=2288

[32] Там же

[33] www.cnpc.com.cn

[34] Там же

[35] www.newskaz.ru/economy/201105/148126.html

[36] Рассчитано по: BP Statistical Review of World Energy June 2018. https://www.bp.com/.../bp/energy.../statistical-review/bp-stats-review-2018-full-report..

переговоры и строительстве каскадов ГЭС на реках Вахш и Нырын[37]. Серьёзным препятствием реализации проектов являлась жесткая позиция Узбекистана по жизненно важному для страны вопросу водопользования этих трансграничных рек, однако огромные инвестиционные возможности КНР в состоянии решить и эту проблему.

Масштабный план импорта в Китай «чистой» энергии касается также Казахстана. Проект (который, правда, то закрывают, то реанимируют, так как еще не решен вопрос тарифов) включает строительство в Экибастузе 12 энергоблоков одной из крупнейших в мире угольных ТЭС мощностью 7200 МВт. и экспортной ЛЭП Экибастуз – Урумчи. Общая смета проекта – 9,5 млрд долл. Годовая выработка должна составить 40 млрд. Квт. (4% потребления электроэнергии КНР)[38].

Возрастает роль Казахстана как сырьевой базы китайской атомной энергетики. Доля Казахстана в китайском импорте урана составляет 62% и быстрыми темпами возрастает[39]. КНР развивает свою атомную энергетику темпами, опережающими развитие национальной сырьевой базы. Казахстан, доля которого на мировом рынке урана составляет 40% (и продолжает расти), а запасы разведаны далеко на полностью, является для Китая практически безальтернативным долгосрочным поставщиком[40]. Китайские компании не только ведут разведку, разработку и обогащение урана, но и наладили производство тепловыделяющих элементов. Казахстанские власти заявили, что страна готова к возведению первой атомной электростанции с китайскими инвестициями и технологиями с частичной поставкой электроэнергии в Китай[41]. Разведка урана ведется также на территории Узбекистана.

В Центральной Азии, таким образом, обозначились основные контуры реализуемой энергетической составляющей ЭПШП. Речь идет о создании подконтрольного Китаю коридора доставки энергоносителей либо электроэнергии, обеспечивающего порядка 15% потребности КНР в энергии[42].

В энергетической стратегии ЭПШП большую роль играет Россия. Импортируемые из РФ энергоресурсы оказываются для Китая самыми дешевыми поскольку их поставки предполагают минимальные инвестиции на территории России, а ресурсы покупаются непосредственно на государственной границе.

За период 2001–2017 гг. импорт нефти в КНР из РФ вырос в 40 раз, что не потребовало от Китая никаких инвестиций в зарубежную

---

[37] sputnic-tj.com/economy/2016042010193/9682.html

[38] Рассчитано по: BP Statistical Review of World Energy June 2018. https://www.bp.com/.../bp/energy.../statistical-review/bp-stats-review-2018-full-report..

[39] https://eenergy.media/2017/08/09/atomnaya-energetika/

[40] Там же

[41] Там же

[42] Рассчитано по: BP Statistical Review of World Energy June 2018. https://www.bp.com/.../bp/energy.../statistical-review/bp-stats-review-2018-full-report..

инфраструктуру[43]. Россия в 2015 г. вышла на первое место среди стран-импортеров нефти в КНР (12% импорта)[44]. Импорт осуществляется от экспортного нефтепровода Восточная Сибирь – Тихий океан через ответвления Сковородино – Дацин (мощностью 15 млн т. в год) и ВСТО – Мохэ (мощностью 30 млн т. в год) а также по упоминавшемуся нефтепроводу Западный Казахстан – Китай (10 млн т.). Поставки ведутся на основе долгосрочного (на 25 лет) соглашения, предусматривающего импорт в 2013–2038 гг. 365 млн т. нефти[45].

Россия быстро превращается в основного поставщика газа в Китай (еще в начале 21-го века газ из РФ в КНР практически не поставлялся). Начало реализации упоминавшегося проекта «Ямал СПГ» а также проект «Сахалин – 2» вывели Россию на 8-е место среди поставщиков СПГ в Китай. Однако настоящий прорыв ожидается с введением в эксплуатацию в декабре 2018 г. газопровода «Сила Сибири» мощностью 38 млрд куб. м. газа в год. С выходом его на проектную мощность Китай, на основе соглашения, рассчитанного на 30 лет, будет удовлетворять свои потребности по импорту почти на 20%. Кроме этого, запроектирован газопровод «Сила Сибири – 2» (через Алтай) мощностью 30 млрд куб м.[46]

За период 2004–2014 гг. импорт электроэнергии в Китай из России вырос в 10 раз. На Россию приходится 50% китайского импорта электроэнергии и эта цифра должна значительно возрасти. Совместный проект предполагает строительство нескольких ТЭС суммарной мощностью 7100 МВт. на базе Ерковецкого угольного разреза а также ЛЭП до Пекина, что увеличит поставки электроэнергии из РФ в КНР еще в 2 раза[47].

Вовлекая большое число стран в орбиту своей беспрецедентной инициативы «Один пояс – один путь», Китай не только обеспечивает безопасность и устойчивость поставок энергетических ресурсов в страну, но и сообщает через инвестиции мощный импульс энергетике стран-реципиентов (которая, как правило, является основой их экономик), во многом замыкая их на свою экономику. Их экономическая динамика во многом увязывается с состоянием китайской экономики. Обеспечивая, таким образом, свою энергетическую безопасность, Китай превращается в мощный центр влияния не только на мировую энергетику, но и всю экономику.

[43] www.forbes.ru›Бизнес›ПМЭФ-2018

[44] www.newsruss.ru/doc/index.php/

[45] Там же

[46] www.forbes.ru›Бизнес›ПМЭФ-2018

[47] www.newsruss.ru/doc/index.php/

Литература

1. Asia's Energy Security. NBR Special Report # 68. www.nbr.org/publications/issue.aspx?id=353
2. BP Statistical Review of World Energy. June 2018. https://www.bp.com/…/bp/energy…/statistical-review/bp-stats-review-2018-full-report…
3. Minnic Chan. Overseas Ambitions. South China Morning Post, March, 2017, http://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2078275/overseas-ambitions-expand-china-plans-400pc-increase
4. Ma Yinging. Energy Going Out Leads China's "Belt & Road Initiative". China Petroleum Newspaper, March 11, 2015
5. https://tribune.com.pk/story/1381733/cpec-investment-pushed-55b-62b
6. https://vk.com/muslim_military?w=wall-55205927_4076
7. http://finance.sina.com/2017–02–24/doc-ifyavwwcv8679279.shtml
8. New China – Myanmar oil pipeline bypasses. URL: https://www.forbusiness.com/markets/2…oil-to-china/
9. Thailand, Cnina to team up on long-proposed Kra Istmus canal. 18/05.2015. URL: https://www.wantchinatimes.com/news-subclass-cnt.aspx? id=20150518000069&cid=1101
10. URL: http://www.reuters.com/article/Kenya-port-lamu-idUSLSNOCX3820130411
11. www.cnpc.com.cn
12. China Stakes in the Russian Arctic. The Diplomat. Jan. 2018
13. https://www.jokowinomics.com/2015/04/24/berita/antara-jalur-sutra-china-dan procktinfrastruktur-indonesia
14. URL: http://www.haiguan.info/CustomData/MonthReport.aspx?guid=2288; www.newskaz.ru/economy/201105/148126.html
15. sputnic-tj.com/economy/20160420l0193/9682.html
16. www.forbes.ru>Бизнес>ПМЭФ-2018
17. www.newsruss.ru/doc/index.php/
18. https://eenergy.media/2017/08/09/atomnaya-energetika/

*Вахшитех А. Н., Лапенко М. В.**

РАЗВИТИЕ ИРАНСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЗОНЫ «ЭНЗЕЛИ» В РАМКАХ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА «СЕВЕР– ЮГ»

Vakhshiteh A., Lapenko M.**

ANZALI FREE TRADE ZONE IN THE FRAMEWORK OF INTERNATIONAL NORTH-SOUTH TRANSPORT CORRIDOR

Аннотация: Международный транспортный коридор «Север–Юг», инициированный со стороны Индии, Ирана и России, в настоящее время становится одним из наиболее перспективных маршрутов соединяющих Северную Европу и страны Юго-Восточной Азии через Персидский залив. Однако усиление конкуренции международных транспортных коридоров и санкционный режим в отношении Ирана, а также и России ставит вопрос о необходимости создания дополнительных механизмов обеспечения рентабельности и самодостаточности МКТ «Север–Юг». В этой связи повышается актуальность создания вдоль маршрута особых экономических зон для активизации экономического взаимодействия. Иран в этом проекте занимает стратегическое место. От Ирана зависит очень многое и иранское правительство много внимания уделяет вопросу создания особых экономических зон в приграничных регионах, в частности в Каспийском регионе. В статье дается анализ Свободной экономической зоне «Энзели» как одной из наиболее успешных и быстроразвивающихся экономических зон Ирана и важного звена на пути развития международного транспортного коридора «Север–Юг».

Ключевые слова: Исламская Республика Иран, Свободная экономическая зона «Энзели», международный транспортный коридор «Север–Юг».

Abstract: The International North-South Transport Corridor, initiated by India, Iran and Russia, is now becoming one of the most promising routes connecting Northern Europe and the countries of Southeast Asia through the Persian Gulf. However, the increasing competition of international transport corridors and the sanctions regime against Iran, as well as Russia, raises the question of the need to create additional mechanisms to ensure the profitability and self-sufficiency of the INSTC. In this regard, the urgency of creating special economic zones along the route to enhance economic interaction is increasing. Iran has the strategic place in this project. Much depends on Iran and the Iranian government pays much attention to the creation of special economic zones in the

* *Вахшитех Ахмад Насер* – аспирант кафедры сравнительной политологии по специальности 23.00.04 «Политические проблемы международных отношений и глобального развития», факультет гуманитарных и социальных наук, Российский университет дружбы народов (г. Москва); e-mail: ahmadvakhshiteh@gmail.com.

Лапенко Марина Владимировна – кандидат исторических наук, доцент кафедры международных отношений и внешней политики России, ИИМО СГУ им. Н.Г. Чернышевского (г. Саратов, Россия); e-mail: lapenkomv@mail.ru.

** *Vakhshiteh Ahmad* – post-graduate student of the second year, Faculty of Humanities and Social Sciences, Peoples' Friendship University of Russia (Moscow, Russia); e-mail: ahmadvakhshiteh@gmail.com.

Lapenko Marina – PhD in History, Associate Professor of IR, Department of International Relations and Russian Foreign Policy, Institute of History and International Relations Saratov State University (Saratov, Russia); e-mail: lapenkomv@mail.ru.

cross border regions, particularly in the Caspian region. The article provides an analysis of the Anzali Free Trade Zone as one of the most successful and rapidly developing economic zones of Iran and an important link in the development of the International North-South Transport Corridor.

Key words: Islamic Republic of Iran, International North-South Transport Corridor – INSTC, Anzali Free Trade Zone.

В развитии международных транспортных коридоров (МТК) выделяют два основных подхода – функциональный и процессный. При функциональном подходе под международными транспортными коридорами понимается определенное направление (маршрут) массовых перевозок пассажиров и грузов между центрами социально-экономической активности, которое обслуживается несколькими видами транспорта. Это направление (маршрут) обладает развитой инфраструктурой, с помощью которой в полной мере реализуется интермодальная технология. Таким образом, с точки зрения функционального подхода МТК рассматривается как совокупность элементов и особых связей между ними. Среди элементов МТК выделяют автомагистрали, железную дорогу, системы энерготрафика и телекоммуникационные каналы.

Процессный подход состоит в том, что любая деятельность рассматривается как процесс, в котором используемые ресурсы входа преобразуются в выход (результат деятельности или процесса). Процесс определяется как совокупность взаимосвязанных ресурсов и взаимодействующих видов деятельности, преобразующих входы и выходы.

Все процессы, обеспечивающие функционирование МТК, в зависимости от их вклада в это, подразделяются на следующие виды:

1) основные процессы, которые осуществляют оказание транспортно-логистических услуг;
2) вспомогательные процессы, которые создают необходимые условия для осуществления основных процессов;
3) процессы управления, которые выполняют организационные функции и направлены на повышение эффективности основных и вспомогательных процессов [7].

Международный транспортный коридор «Север–Юг» (International North-South Transport Corridor – INSTC) – это общее определение для 7200-километрового морского, автомобильного и железнодорожного маршрута, соединяющего Северную Европу и Индию (Юго-Восточную Азию) через Персидский залив. Это кратчайший мультимодальный транспортный маршрут на данном направлении. Расчетная пропускная способность коридора – от 20 до 30 миллионов тонн грузов в год. Время транзита может быть сокращено до 25–30 дней по сравнению с 40–60 днями, которые в настоящее время грузы проходят по маршруту Суэцкого канала.

МТК «Север–Юг» является совместной инициативой Индии, Ирана и России, и создается на основе подписанного 12 сентября 2000 года

в Санкт-Петербурге межправительственного соглашения с целью развития транспортного сотрудничества между государствами-членами [9]. Позже состав МКТ был расширен за счет включения в него одиннадцати новых членов, а именно: Азербайджанская Республика, Республика Армения, Республика Казахстан, Кыргызская Республика, Республика Таджикистан, Турецкая Республика, Республика Украина, Республика Беларусь, Оман, Сирия, Болгария (наблюдатель). Более того, многие страны со всего мира, такие как Финляндия, Эстония, Латвия и Пакистан, выразили свою заинтересованность присоединиться к проекту; другие, такие как Туркменистан, могут не быть официальными членами, но могут быть связаны с ним; третьи, такие как Мьянма, Таиланд, Камбоджа, Лаос и Вьетнам, должны быть связаны с Индией через проект автомагистрали Индия-Мьянма-Таиланд и транспортный коридор Восток-Запад, открывая возможность будущего расширения МТК в Юго-Восточную Азию.

Для многих стран-участниц данный проект приобретает характер стратегически важного и долгосрочного. Основными целями являются повышение эффективности транспортной системы, обеспечение доступа на мировой рынок через все виды транспорта стран-участниц (автомобильный, железнодорожный, речной, морской и воздушный), обеспечение безопасности грузо- и пассажиро- перевозок, гармонизация транспортной политики, обеспечение равных, недискриминационных условий для всех провайдеров в области транспорта. Среди основных задач в соглашение были перечислены: сокращение времени в пути для перевозок грузов и людей, минимизация стоимости транспортных расходов, упрощение и унификация документации и процедур (включая таможенные правила) [9].

Важным вопросом является экономическая жизнеспособность данного международного транспортного пути в условиях жесткой конкуренции международных проектов в Евразии – это и китайская инициатива «Один пояс – один путь» и американская инициатива Нового Шелкового пути и проект мультимодального транспортно-транзитного коридора Lapis Lazuli /«Лазурит» (Афганистан-Туркменистан-Азербайджан-Грузия-Турция).

Ответом на данный вопрос является комплексное наполнение МТК «Север–Юг», сочетание двух основных подходов к МТК: и функционального и процессного. Это должен быть не просто транспортный коридор, но и многофункциональная экономическая зона, создаваемая условия для функционирования транспортного коридора. Один из вариантов повышения конкурентоспособности и рентабельности, максимального использования потенциала – это создание особых экономических зон по пути маршрута МТК. Рассмотрим в качестве примера создаваемую Свободную экономическую зону (далее СЭЗ) «Энзели» в Иране.

Иран, располагаясь на стыке регионов Ближнего Востока, Южного Кавказа и Центральной Азии, на пересечении стратегически важных торговых маршрутов между Европой и Азией, занимает выгодное геополитическое положение. Определяющим фактором воздействия на экономическую

и финансовую политику Ирана долгое время являлись и сейчас вновь являются односторонние санкции США и их союзников в отношении топливно-энергетического и финансового секторов экономики страны, что вынуждает руководство Ирана не только уделять особое внимание валютно-финансовому положению страны, но и искать новые пути адаптации производственных структур, финансовых организаций и экономики в целом к воздействию санкционных ограничений.

Создание свободных и особых экономических зон – одно из важнейших направлений экономической политики руководства ИРИ, в том числе по преодолению санкционного режима. На данный момент в Иране действуют семь свободных («Кешм», «Киш», «Чабахар», «Энзели», «Арас», «Арванд» и «Маку») и 16 особых экономических зон (ОЭЗ).

Рассмотрим более подробно условия функционирования Свободных экономических зон в Иране. Деятельность коммерческих компаний на территории СЭЗ регулируется соответствующими законами и законодательными актами:

- закон «О создании и управлении свободными экономическими-правила инвестирования в СЭЗ Ирана;
- правила импорта и экспорта в СЭЗ Ирана;
- правила обращения валюты на территории СЭЗ;
- закон о регистрации предприятий, имущественных и интеллектуальных прав на территории СЭЗ;
- правила найма рабочей силы, страхования и социального обеспечения на территории СЭЗ;
- правила пользования землей и природными ресурсами на территории СЭЗ.

На территории СЭЗ нет никаких ограничений по валютным операциям, а предприятия, зарегистрированные там, на 15 лет освобождаются от уплаты всех налогов.

Свободные экономические зоны крайне привлекательны для иностранного капитала. На территории СЭЗ возможна регистрация компаний с полностью иностранным капиталом, обладающих правом самостоятельного юридического лица и возможностью создания филиалов на основной территории Ирана [2].

Особое место среди Свободных экономических зон Ирана занимает СЭЗ «Энзели». Это обусловлено тем, что данная СЭЗ должна стать основным центром торговли Ирана со странами прикаспийского региона. В территорию СЭЗ «Энзели» включена территория порта Энзели, через который проходит существенный объем импорта товаров из России. Несколько российских и совместных российско-иранских предприятий являются резидентами данной СЭЗ.

Свободная экономическая зона «Энзели» располагается в южной части Каспийского моря на площади в 9400 гектаров земли и 40 км береговой линии и занимает важное стратегическое транспортное и транзитное

положение, находясь в международном транспортном коридоре Север–Юг, и, являясь наиболее активным портовым центром на севере Ирана. Почему выбор был сделан именно в пользу провинции Гилян?

На протяжении веков провинция Гилян являлась северными воротами в Исламскую Республику Иран. Она вытянулась дугой вдоль юго-западного побережья Каспийского моря и граничит на севере с Азербайджаном (ранее провинция граничила с Российской империей и Советским Союзом). Ее площадь составляет более 14 тысяч кв. км. В провинции проживает два с половиной миллиона человек. Административным центром является город Решт, известный тесными экономическими связями с Россией.

В провинции достаточно развитая промышленность и сельское хозяйство. По объемам производства Гилян находится на седьмом месте из тридцати одной иранской провинции. В районе Решта расположено около двухсот предприятий, производящих самую различную продукцию. Несмотря на бурное развитие текстильной, сталелитейной, электронной, нефтегазовой промышленности, одним из основных источников благосостояния региона остается сельское хозяйство, оно составляет 20% ВВП Гиляна. По уровню его развития, провинция находится на четвертом месте в Иране.

Провинцию Гилян не случайно называют северными воротами Ирана. С древних времен через нее шел путь из российского государства, а в последнее время таковых путей становится все больше. На границе с Азербайджаном через город Астара проходит автомобильная трасса. Там находится таможня, через которую идет основной поток грузов с севера и в обратном направлении. Кроме того, провинция стала составной частью международного транспортного коридора «Север–Юг».

Для увеличения грузопотока и пассажирского сообщения с северными соседями, иранские власти приняли решение о создании развитой железнодорожной структуры Казвин–Решт–Энзели–Астара по коридору «Север–Юг» с целью соединения железных дорог Ирана, Азербайджана и России. Трехстороннее соглашение о строительстве дороги было подписано в 2005 году. Протяженность железной дороги Казвин–Решт–Энзели–Астара на иранском участке должна составить 375 километров. В рамках проекта должно быть построено 82 моста общей протяженностью 17 километров, и 53 тонneля общей длиной 22 километра. По долгосрочным планам, данный путь гармонично вольется в структуру азербайджанских и российских железных дорог. После реализации проекта Россия и Иран будут связаны железной дорогой с европейскими государствами, что значительно сократит доставку и стоимость грузов, направляемых в азиатский и юго-восточный регионы, в частности в Индию и государства Индокитайского полуострова, а также отпадет необходимость посылать грузы через ныне неспокойный Суэцкий канал или вообще вокруг Африки.

В то же время, не дожидаясь окончательной реализации маршрута «Север–Юг», ЗАО «Азербайджанские железные дороги» включилось в борьбу за транзит грузов, инициировав для грузоперевозчиков временный

маршрут. Разработана схема, по которой грузы из Индии, Ирана и других стран транспортируются до иранского Решта по железной дороге, а оттуда доставляются в Азербайджан автомобильным транспортом. С 2016 года этот временный маршрут доказал не только свою жизнеспособность, но и значительную эффективность. Тысячи тонн грузов были доставлены этим маршрутом из Ирана в Россию.

Реализация проекта происходит не просто, в основном из-за недостатка финансовых ресурсов, а также ужесточения санкционного режима США в отношении Ирана. И, тем не менее, постепенно приближается к полному завершению.

Большое значение для развития МТК «Север–Юг» имеют сроки ввода в эксплуатацию новой железнодорожной линии Решт – Астара (Иран) – Астара (Азербайджан). 27 марта 2018 г. в присутствии высокопоставленных представителей Ирана и Азербайджана состоялась церемония открытия терминала для перевалки зерновых грузов и первой фазы железнодорожного участка Астара-Астара.

Для полного запуска коридора «Север–Юг» иранской стороне остается только достроить участок пути Решт – Казвин (164 км). Иранская сторона объясняет задержку реализации проекта отсутствием финансовых ресурсов[1]. Аналогичным образом, еще одно недостающее звено – железнодорожная линия стандартной колеи протяженностью 167 км, соединяющая Астару и Решт, иранский прикаспийский город на границе с Азербайджаном. Но, учитывая стратегическую важность для азербайджанской стороны проекта «Север–Юг», Азербайджан взял на себя часть расходов – порядка 500 млн долл. США.

Президент Азербайджана Ильхам Алиев во время своего официального визита в Иран в марте текущего года заявил, что «строящаяся совместно с Ираном железная дорога Астара – Решт, которая является частью проекта «Север–Юг», откроет для всего Евразийского региона новые возможности». В ходе визита подписан ряд документов, в том числе о совместной работе Азербайджана и Ирана в Каспийском море и строительстве железной дороги Астара – Решт [1].

Помимо сухопутных и воздушных трасс для торговли с северными соседями, в провинции Гилян создано несколько морских портов. Основным из них является грузовой порт Энзели. Он обладает современной инфраструктурой, способной обеспечить потребности зарубежных бизнесменов. Порт Энзели имеет 10 специализированных причалов для разгрузки и погрузки грузов объемом до 6 млн т. в год. Его площадь составляет 95 га и он способен обслуживать суда водоизмещением до 6000 тонн. В порту имеется крупный зерновой элеватор. Паромы и корабли ходят из него в Астрахань, Махачкалу, Оля, Баку, Туркменбаши и другие приморские города Каспия.

[1] По последним данным, железная дорога Решт – Казвин будет готова к эксплуатации к апрелю 2019 г.

Основными иранскими перевозчиками грузов по Каспию являются компании ИРСОТР и «Хазар Си Шиппинг Лайнс», базирующиеся в Энзели. Компания ИРСОТР была создана в 1970 г. совместно с Советским Союзом, в настоящее время она осуществляет перевозки не только по Каспию, но и по Волге и Средиземному морю. Она является владельцем единственного судна-рефрижератора на Каспии. Транспортная компания «Хазар Си Шиппинг Лайнс» была основана в 1992 г., в ее владении находится двенадцать новых сухогрузов, оборудованных для транспортировки контейнеров, техники, навалочных и сыпучих грузов. Она также работает на Черном и Средиземном морях.

Свободная зона Энзели состоит из трех основных блоков:

Блок 1. Гольшанский район и торговая площадь в 2091 га земли, включающие сельскохозяйственные земли с низкой плотностью населения и жилыми районами, доступ к прекрасным пляжам и рекреационным и туристическим объектам.

Блок 2. Индустриальный парк Хасанроуд и сопутствующая территория площадью около 946 га, которая включает индустриальный парк, и национальны парковые территории.

Блок 3. Гавань Энзели площадью 106 гектаров, которая была предоставлена для погрузки и разгрузки судовых грузов.

Преимущества СЭЗ «Энзели»:

- Легкий доступ к северным и южным портам Европы через Волгу и Волго-Донской канал;
- Связь с портами России, Туркменистана, Казахстана и Азербайджана по Каспию;
- Наличие подъездных дорог к потребительским рынкам стран СНГ;
- Примыкание к международному аэропорту Решт;
- Международная автомагистраль Энзели – Решт – Казвин;
- Наличие специализированной рабочей силы;
- Примыкание к огромному месторождению газа и сырой нефти Каспийского моря;
- Железная дорога Казвин – Энзели – Астара;
- Близость к столице Ирана (Тегеран около 360 км);
- Близость к 5 энергетическим узлам;
- Развитая инфраструктура.
- Юридические и торговые преференции:
- 20 лет освобождения от налогов на доходы и активы;
- Возможность иностранного владения 100%;
- Возможность неограниченных инвестиций, как для иранских, так и для иностранных граждан;
- Полная защита и гарантия иностранных инвестиций;
- Бесплатный перевод и репатриация капитала и прибыли;
- Гибкая банковская и валютная система и валютное законодательство;

- Либеральная регулировка импорта и экспорта возможность экспатриации до 10% общей рабочей силы;
- Гибкие и упрощенные правила трудоустройства, положения и условия;
- Никаких налогов и сборов на сырье и оборудование, импортируемые для производства продукции в зоне;
- Простые процедуры для реэкспортированных товаров;
- Отсутствие ограничения времени на выгрузку товаров в свободной зоне Энзели;
- Простая регистрация компании, промышленной фирмы, института и интеллектуальной собственности в зоне;
- Возможность создания иранских и зарубежных филиалов банков и кредитных организаций, а также страховых институтов;
- Транспортировка грузов и реэкспорт без каких-либо ограничений;
- Перевозка грузов иностранными или иранскими гражданами;
- Предоставление земельных участков для инвесторов в отраслях промышленности, торговли, туризма и обслуживания;
- Близость к промышленным, нефтехимическим и производственным центрам;
- Сеть банковских и кредитных, страховых, таможенных и других сопутствующих услуг;
- Современное оборудование для погрузки, разгрузки и обработки грузов;
- Поддержка активного управления.

Важным экономическим индикатором эффективности является привлечение новых операторов. С первого апреля до конца сентября 2018 г. на территории СЭЗ «Энзели» было выдано 1169 лицензий для экономических операторов, по сравнению с 1058 лицензиями, выпущенными за аналогичный период прошлого года, то есть произошло их увеличение на 10,5%. Выданные лицензии, касались услуг в автомобильной и технической сфере, сельскохозяйственной деятельности, строительства гостиниц, строительства жилых комплексов, сервисных центров и строительства рекреационных комплексов.

Стоимость внутренних инвестиционных проектов, в первой половине текущего года, составила 3447 млрд риалов – по сравнению с 2963 млрд риалов в первом полугодии прошлого года – показатель роста составил 16%. Размер иностранных инвестиционных проектов в СЭЗ «Энзели» в этот период составил 6,5 млн долларов по сравнению с 2,5 млн долл. США в то же время в прошлом году, увеличившись на 172% [10].

Президент ИРИ Хасан Роухани на недавнем заседании кабинета министров (ноябрь 2018 г.) заявил, что пограничные провинции имеют особую и высокую ответственность за расширение торговых связей с соседями в рамках режима санкций со стороны США. Он отметил, что правительство

несколько дней назад приняло политику, направленную на облегчение торговли в Зонах свободной торговли, разрешив импорт без необходимости обмена на экспорт. Роухани также призвал пограничные провинции приложить больше усилий для развития пограничных рынков и расширения торговых отношений с соседними странами для преодоления последствий санкций. «При санкциях есть экономические и внешние нагрузки, но с рассчитанными мерами и прочной экономической структурой, ни одно сильное землетрясение и тряска не могут повлиять на жизнь людей», – заявил Президент ИРИ [5].

Таким образом, эффективность деятельности СЭЗ «Энзели» важно как для внутренней социально-экономической ситуации в ИРИ, но также способно создать дополнительные возможности для формирования особой экономической зоны в рамках МТК «Север–Юг». Иранский опыт уже анализируется и используется российской стороной.

Опыт иранской свободной экономической зоны «Энзели» используется при создании особой экономической зоны «Лотос». ОЭЗ «Лотос» создана в 2014 году в Астраханской области (Наримановский район), на берегу реки Волги и является пока единственной российской ОЭЗ на Каспии, предоставляя резидентам существенные налоговые льготы и режим свободной таможенной зоны. Соглашение о сотрудничестве было подписано руководством «Энзели» и «Лотоса» 26 октября 2017 г. в рамках четвертого заседания рабочей группы по сотрудничеству в области промышленности Постоянной российско-иранской комиссии по торгово-экономическому сотрудничеству.

Россия и Иран в целом заинтересованы в активизации экономического сотрудничества, в том числе за счет дополнительных возможностей МТК «Север–Юг». По данным отчёта Федеральной таможенной службы России, в первой половине 2018 года товарооборот России с Ираном составил 945181 000 долл. США, он увеличился на 28,3% (208 503 000 долл. США) по сравнению с аналогичным периодом 2017 года [6].

В рамках Транспортной недели, прошедшей в Москве в конце ноября т. г. состоялась встреча министра транспорта РФ Евгения Дитриха и министра дорог и градостроительства Исламской Республики Иран Мохаммада Эслами. Речь шла о текущем состоянии двустороннего сотрудничества во всех сферах транспорта и перспективах его развития. Также обсуждались возможные совместные проекты. Отмечен рост перевозок пассажиров и грузов между странами. Оба министра призвали к расширению сотрудничества в области транспорта [3].

Председатель Комитета Государственной Думы РФ по транспорту и строительству Евгений Москвичев заявил на встрече, что Россия стремится к росту более 30 процентов торговли с Ираном в ближайшие три года. Он также отметил, что «в целях укрепления сотрудничества мы поставили железную дорогу на повестку дня» [4].

В то же время на этом направлении активно работает и Китайская народная республика. Так 11 ноября 2018 г. во время поездки Председателя совета директоров управляющего директора СЭЗ «Энзели» доктора Резы Масрура в Китай был подписан меморандум о взаимопонимании между СЭЗ «Энзели» и Ассоциацией экономического сотрудничества и инвестиций Китая. Документ подписан обеими сторонами в целях укрепления двусторонних отношений и торговых отношений, двусторонней торговли и двустороннего экономического сотрудничества между Ираном и Китаем, расширения прямых инвестиций и финансирования иранских проектов китайскими компаниями, а также – расширения связей, содействия инвестициям и развития нового коридора Китай – Казахстан – Иран (Свободная зона «Энзели»). Реза Масрур и иранская делегация посетили Зону свободной в Урумчи, провели специальные встречи с представителями Китайской международной торговой палатой, Ассоциации экономического и инвестиционного сотрудничества, директорами зоны свободной торговли в Пекине и экономическими директорами частного сектора Китая [8]

Таким образом, конкуренция международных транспортных коридоров и их экономического наполнения особыми экономическими зонами усиливается, поэтому России, Азербайджану и Индии, как главным локомотивам ТМК «Север–Юг» необходимо принимать во внимание острую конкуренцию со стороны Китая и не упустить время и возможности.

Литература / References

1. Алиев рассказал о значимости железной дороги Астара – Решт. [Aliyev spoke about the importance of the railway Astara – Rasht]. URL: https://ria.ru/20180329/1517496632.html (дата обращения 03.12.2018).

2. Внешнеторговый путеводитель для российских участников внешнеэкономической деятельности. ИРАН. Москва 2016. С. 12–13. [Foreign trade guide for Russian participants of foreign economic activity. IRAN. Moscow 2016. P. 12–13].

3. Иран и Россия призвали к расширению сотрудничества в области транспорта. [Iran and Russia have called for increased cooperation in the field of transport.] URL: https://www.trend.az/iran/business/2983245.html (дата обращения 03.12.2018).

4. Москва стремится к 30-процентному увеличению торговли с Ираном [Moscow seeks 30% increase in trade with Iran]. URL: https://www.trend.az/iran/business/2985755.html (дата обращения 03.12.2018).

5. Пограничные провинции Ирана имеют особую ответственность за расширение торговых связей с соседями [Border provinces of Iran have a special responsibility for expanding trade relations with neighbors]. URL: https://www.trend.az/iran/business/2986379.html (дата обращения 03.12.2018).

6. Торговый оборот между Ираном и РФ вырос на 28,3%. [The trade turnover between Iran and the Russian Federation grew by 28.3%.]. URL: http://iran.negusexpo.ru/news/trade-turnover-between-iran-and-russia-increased-by-28–3/ (дата обращения 03.12.2018).

7. Транспортные коридоры в инновационном развитии экономики регионов / Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации. Материалы международной научно-практической конференции 16 апреля 2009 года. М., 2009. С. 62–64. [Transport corridors in the innovative development of the regional economy / Council of Federation of the Federal Assembly of the Russian Federation. Materials of the international scientific-practical conference on April 16, 2009. M., 2009. P. 62–64.].

8. Expansion of economic relations, signing a memorandum of cooperation and the growth of trade exchanges from the China-Kazakhstan- Anzali Free Zone Corridor URL: http://anzalifz.ir/index.aspx?page_=news&lang=2&tempname =enanzali&sub=0&PageID=2969&PageIDF=5&BlockName=tool_news_sample_enanzali_block62 (дата обращения 03.12.2018).

9. Intergovernmental agreement on International «North-South» Transport Corridor URL: http://instcorridor.com/wp-content/uploads/2018/01/Agreement.pdf (дата обращения 03.12.2018).

10. Issuance of 1169 economic activity permit and absorption of 3447 billion riyals of domestic investment in Anzali Free Zone URL: http://anzalifz.ir/index.aspx?page_=news&lang=2&tempname=enblockshow&sub=0&PageID=2944&PageIDF=5&BlockName=tool_news_sample_enanzali_block323 (дата обращения 03.12.2018).

*Гарбузарова Е. Г.**

ТРАНСПОРТНО-КОММУНИКАЦИОННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ В ФОКУСЕ ИНТЕРЕСОВ ГЛОБАЛЬНЫХ АКТОРОВ

Garbuzarova E. G.**

TRANSPORTATION AND COMMUNICATION POTENTIAL OF CENTRAL ASIA IN THE FOCUS OF GLOBAL ACTORS INTERESTS

Аннотация: В статье проводится анализ транспортно-коммуникационных проектов ведущих акторов мировой политики в Центральной Азии: Европейского Союза, России и Китая, которые нацелены на развитие транспортной инфраструктуры и транзитных коридоров в регионе. Отмечается, что будущее развитие транспортно-транзитного потенциала региона будет зависеть от способности и стремления ЕС, России и Китая к согласованным действиям в сфере освоения транспортных маршрутов, проходящих по территории Центральной Азии.

Ключевые слова: Центральная Азия, транспортная система, транспортная инфраструктура, ТРАСЕКА, ЭПШП, ЕАЭС.

Abstract: The article analyzes the transport and communication projects of the leading actors of world politics in Central Asia: the European Union, Russia and China, which are aimed at the development of transport infrastructure and transit corridors in the region. The author notes that the future development of transport and transit potential of the region will depend on the ability and desire of the EU, Russia and China to concerted action in the development of transport routes passing through the territory of Central Asia.

Keywords: Central Asia, transport system, transport infrastructure, TRACECA, the Silk Road Belt, Eurasian economic union.

Транспортно-коммуникационный потенциал Центральноазиатского региона исторически играл значимую роль в обеспечении развития и процветания государств, расположенных в этом регионе. Когда-то через территорию Центральной Азии пролегал Великий Шелковый путь, связавший воедино пространства и народы от Китая до Средиземного моря. Великий Шелковый путь придал импульс масштабному развитию торговли, росту городов, взаимному культурному обмену. На современном этапе резко возрос интерес к транспортно-коммуникационным возможностям региона, в котором переплетаются интересы трех мировых полюсов экономического и технологического развития: Европейского Союза (ЕС), Китая и России.

После распада СССР новые независимые республики Центральной Азии столкнулись с проблемой неразвитости транспортной инфраструктуры,

* *Гарбузарова Елена Геннадьевна* – кандидат исторических наук, доцент, кафедра политологии, Кыргызско-Российский Славянский университет, г. Бишкек, Кыргызская Республика; e-mail: play_elenag@mail.ru.

** *Garbuzarova Elena Gennadievna* – candidate of historical science, associate professor, department of political science, Kyrgyz-Russian Slavic university, Bishkek, the Kyrgyz Republic; e-mail:play_elenag@mail.ru.

и до сих пор низкий уровень транзитных перевозок, износ дорог, находящихся в неудовлетворительном состоянии являются приоритетными проблемами, тормозящими эффективное развитие транспортной системы региона. При этом у региона есть существенный потенциал, чтобы в международной транспортной системе закрепить свои позиции в качестве ключевого международного транзитного хаба по направлениям Запад–Восток и Север–Юг. Центральная Азия может стать связующим звеном между технологически подкованным Евроатлантическим пространством и Азиатско-Тихоокеанским регионом, где находятся мировые центры промышленного производства. Так как эффективная транспортно-коммуникационная система – это показатель экономического развития государств, республики Центральной Азии большое значение придают реализации международных транспортных проектов. В Центральной Азии транспортные проекты осуществляют Европейский Союз, Россия в рамках ЕАЭС, Китай с инициативой Экономического пояса Шелкового пути.

Европейский Союз проявляет значительный интерес к транзитным возможностям Центральной Азии и энергоресурсам Каспийского моря. Выделяются следующие европейские проекты, связанные с Центральной Азией: региональная программа сотрудничества в энергетической сфере между ЕС и 11 странами-партнерами в Восточной Европе, на Кавказе и в Центральной Азии; международная программа сотрудничества в области транспорта между ЕС и его странами-партнерами в Восточной Европе, на Южном Кавказе и в Центральной Азии. В 2013 г. в рамках еще одного амбициозного европейского проекта «Набукко» планировалось завершить строительство газопровода, протяженностью в 3,3 тыс. км, соединяющего государства Центральной Азии и Азербайджан со странами ЕС. Предполагалось, что газопровод «Набукко» должен был пройти через Болгарию, Румынию и Венгрию в Австрию. Одна из официальных причин остановки проекта «Набукко» – это сомнения ЕС относительно возможностей Азербайджана и Туркмении закачивать необходимое количество газа в трубопровод. Однако Туркменистан с самого начала довольно сдержанно относился к реализации данного проекта. Таким образом, проект Набукко сменил Трансадриатический газопровод, начинающийся от Азербайджана и заканчивающийся в Италии, минуя Грецию и Албанию. Из всех европейских проектов наиболее перспективным считается транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА), так как предусматривает реализацию широкого круга целей: 1) усиление оптимальной интеграции международного коридора ТРАСЕКА с Трансевропейскими линиями; 2) эффективное использование соответствующего проекта для привлечения международных финансовых организаций и инвесторов; 3) повышение перспективного регионального сотрудничества между странами, входящими в проект; 4) обеспечение выхода на европейские и мировые рынки альтернативными путями, оказание помощи в политической и экономической стабилизации этих стран [Абдуллаев, 2011, с. 46]. ТРАСЕКА создает условия

для бесперебойного движения товаров по территориям стран-участниц с использованием различных видов транспорта. В 2012 г. эксперт проекта TRACEKA IDEA А. Хамед отметил, что при помощи индекса привлекательности маршрутов (TRAX) были выявлены наиболее эффективные маршруты по четырем критериям: время, стоимость, надежность, безопасность груза [Координатор TRACECA IDEA…]. К оценочному анализу были представлены три маршрута: 1) через территорию Беларуси, Российской Федерации и Казахстана; 2) через Украину, Грузию, Азербайджан, Узбекистан, Киргизию; 3) транспортировка грузов через Турцию, Иран, Туркменистан, Таджикистан, Киргизию. Результаты показали, что первый маршрут является наиболее привлекательным, так как позволяет владельцам грузов сокращать затраты и экономить время на перевозку. Остальные два маршрута проигрывают первому из-за перегруженности на приграничных пунктах пропуска и отсутствием прозрачности в проведении транспортных процедур.

С одной стороны, проект нацелен на экономическое и социальное развитие государств региона, повышение уровня их конкурентоспособности в мировой экономике. С другой стороны, европейский проект ТРАСЕКА не предусматривает развитие сотрудничества постсоветских государств с Россией, что наводит на мысль о его «обходном» по отношению к России характере.

В условиях активизации евразийского интеграционного проекта России в Центральной Азии, а также китайской инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП) перспективы проекта ТРАСЕКА буду зависеть от разработки планов по сотрудничеству с Россией и Китаем. Учитывая, что ЕС, Россия и Китай способны оказывать влияния на транспортно-коммуникационный потенциал Центральной Азии, то возникает проблема относительно создания эффективного механизма взаимного доверия в этой области между этими влиятельными центрами силы.

Благоприятное транзитное положение Центральной Азии привлекает внимание глобальных держав, заинтересованных в развитии транспортно-инфраструктурных проектов. Российский и китайские проекты, реализуемые в Центральной Азии, ставят перед собой долгосрочную цель – создать развитую транспортно-логистическую инфраструктуру Центральной Азии, повысить уровень их экономического развития, помочь найти им свое место в международной транспортной системе.

В рамках китайской инициативы Экономического пояса шелкового пути Китай начал реализацию транспортного коридора «Азия – Европа». Основная цель китайской инициативы ЭПШП – это создание развитой транспортной системы на пространстве от Тихого до Атлантического океанов. Ресурсы для достижения этой цели включают: 1) инфраструктурные инвестиции китайского капитала в качестве финансовой основы; 2) в качестве материальной основы – железные дороги и автомагистрали, аэропорты, транспортные узлы и логистические центры, построенные китайскими компаниями

с использованием китайского оборудования и рабочей силы [Луконин С.А., 2014]. В ближайшей перспективе Китай будет уделять Центральной Азии повышенное внимание, так как стратегическое сотрудничество с республиками региона позволит Китаю решить ряд насущных проблем [Ордабаев, 2015, с. 32–33]: 1) обеспечение бесперебойной поставки товаров из КНР в «западном» и «южном» направлении по двум маршрутам: из СУАР через Казахстан и Россию в северную часть Евросоюза; из СУАР через страны Центральной Азии, Афганистан, Иран и Турцию в Южную и Центральную Европу; 2) поддержание стабильности в Центрально-Азиатском регионе через развитие экономической инфраструктуры и диверсификацию местных экономик. Но за щедрыми китайскими инвестициями в национальные инфраструктуры государств региона может скрываться угроза для суверенитета этих государств. ЭПШП является масштабным геополитическим и геоэкономическим проектом Китая, который может поглотить евразийский интеграционный проект.

В рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС), Россия и постсоветские государства возрождают единую транспортную систему, которая в свое время объединяла их в рамках СССР. С этой целью были учреждены специальные межгосударственные координирующие органы: Координирующее транспортное совещание (КТС), Совет по железнодорожному транспорту, Межгосударственный авиационный комитет. ЕАЭС стремится к реализации международных транспортных коридоров по линиям «Запад-Восток» и «Север-Юг». Страны-члены ЕАЭС планируют к 2025 г. полностью ликвидировать ограничения при осуществлении перевозок всеми видами транспорта внутри Союза. Большое внимание уделяется транспортной политике в рамках Сопряжения ЕАЭС с «Проектом Экономический пояс Шелкового пути». Создание единого транспортного пространства ЕАЭС позволит объединить экономики стран-участниц союза, что будет способствовать эффективному экономическому и социальному росту. Таким образом, ЕАЭС рассматривает ЭПШП как дополнительный импульс для развития евразийской экономики. Однако в перспективе не исключается возможность конкуренции между российским и китайским проектами, что может серьезно повлиять на транзитные возможности Центральной Азии.

В рамках ЕАЭС предпринимаются усилия по динамичному развитию трансконтинентальной транспортной инфраструктуры. В сфере железнодорожного и автомобильного транспорта страны-члены ЕАЭС достигли уже определенных успехов [Транспорт и инфраструктура ЕАЭС…]: 1) при внутренних перевозках и экспорте в третьи страны/импорте из третьих стран через морские порты ЕАЭС действует единый (унифицированный) железнодорожный тариф стран ЕАЭС; 2) установлен коридор предельных изменений тарифов на железнодорожные грузоперевозки внутри ЕАЭС; 3) выработаны принципы доступа железнодорожных перевозчиков стран ЕАЭС к инфраструктуре стран-участниц; 4) создан крупнейший железнодорожный оператор стран ЕАЭС – Объединённая транспортно-логистическая

компания (ОТЛК); 5) пограничный контроль при осуществлении международных автоперевозок производится на внешних границах ЕАЭС; 6) внутренние и международные автоперевозки, выполняемые перевозчиками ЕАЭС транзитом по территории ЕАЭС, осуществляются на без разрешительной основе; 7) принята программа поэтапной либерализации каботажных автоперевозок в ЕАЭС на 2016–2025 гг.

На региональном уровне предпринимаются попытки создать единую транспортную систему в Центральной Азии. В сентябре 2018 г. президент Узбекистана Ш. Мирзиеёв предложил создать региональный совет по решению проблем в транспортно-логистической сфере и разработать стратегию по развитию транспортных коммуникаций в Центральной Азии. Однако на сегодняшний день можно выделить ряд факторов, препятствующих созданию единой транспортной сети в Центральной Азии: 1) недостаток доверия между республиками региона; 2) внутрирегиональные конфликты; 3) хрупкость политических систем; 4) отсутствие чувства общности, принадлежности к единой «семье». Стоит отметить, что государства должны приложить значительные усилия для формирования эффективной транзитной экономики [Цветков, Зоидов, Медков, 2014, с. 11–12]:

1) владение и удержание выгодных в природно-географическом отношении территорий, расширение подвластных границ до их соприкосновения с другими государствами, выход к важным транспортным точкам;
2) совершенствование имеющихся и строительство новых путей сообщения, создание инфраструктуры перевозочного процесса (придорожного сервиса);
3) овладение подходящими и технически продвинутыми средствами транспортировки и навыками передвижения (навигации);
4) производство товаров, представляющих интерес для международной торговли;
5) обеспечение безопасности транзитных перевозок;
6) формирование эффективной системы генерации, присвоения и распределения доходов от транспортно-транзитной деятельности.

Государства Центральной Азии, несмотря на отсутствие прямого доступа к океанским портам, стремятся диверсифицировать транспортные маршруты. Для ЕС, Китая и России вопрос о создании мощной транспортной инфраструктуры в регионе является стратегическим. Государства региона совместно с заинтересованными глобальными и региональными акторами должны приложить большие усилия, чтобы овладеть технически продвинутыми средствами транспортировки, начать производство инновационной продукции, разработать стратегию транспортной безопасности. В 2014 г. ООН была одобрена Резолюция «Роль транспортно-транзитных коридоров в обеспечении международного сотрудничества для устойчивого развития», инициированная Туркменистаном. Резолюция ООН призывает государства и международные и региональные организации способствовать

расширению взаимодействия сторон, участвующих в создании и эксплуатации международных транспортных коридоров, закладывает основу формирования транспортных сетей, сочетающих автомобильные, железнодорожные, морские и воздушные пути, посредством интермодальных логистических центров и сухопутных портов. Улучшение транспортной инфраструктуры в Центральной Азии вызовет приток из-за рубежа существенного объема инвестиций. Таким образом, перед государствами Центральной Азии стоят следующие задачи: 1) стремиться к максимальному расширению транзитных возможностей региона, что позволит стимулировать рост региональной торговли и увеличит иностранные инвестиции; 2) развивать транспортно-коммуникационную инфраструктуру и укреплять связи между государствами региона; 3) создавать систему высокого сервисного обслуживания.

На современном этапе Центральная Азия находится в фокусе внимания ведущих глобальных держав, между которыми разворачивается соперничество за доступ к транспортному и энергетическому потенциалу региона. ЕС, Китай, Россия и государства Центральной Азии должны объединить усилия, чтобы создать эффективную систему транспортных коммуникаций на Великом Шелковом пути. С одной стороны, наметились позитивные тенденции в интенсификации сотрудничества на региональном уровне между республиками Центральной Азии. С другой стороны, продолжает доминировать напряженность в отношениях между Россией и ЕС. Транспортные аспекты партнёрства ЕС, России и Китая являются особенно ценными в условиях глобализации, и при нахождении компромисса и общих точек соприкосновения эти отношения могут стать важным шагом для укрепления сотрудничества на основе общих стратегических интересов.

Литература / References

Абдуллаев К.Н. Международный транспортный коридор – ТРАСЕКА: создание, реальность, перспективы // T- Comm – Телекоммуникации и Транспорт. 2011. С. 45–48. [Abdullaev K.N.(2011) Mezhdunarodnyj transportnyj koridor – TRASEKA: sozdanie, real'nost', perspektivy // T- Comm – Telekommunikacii i Transport. P. 45–48.]

Координатор TRACECA IDEA: Украине необходима стратегия для реализации транзитного потенциала. [Coordinator of TRACECA IDEA: Ukraine needs a strategy for realizing its transit potential.]. URL: https://cfts.org.ua/articles/46774 (дата обращения 12.11.2018).

Луконин С.А Китайская мегастратегия Экономического пояса «Шелкового пути»: транспортные проекты в странах Центральной Азии // Экономика и предпринимательство. 2014. [Lukonin S.A. (2014). The Chinese mega strategy of the Silk Road Economic Belt: transport projects in the countries of Central Asia // Economy and Entrepreneurship]. URL: http://naukarus.com/kitayskaya-megastrategiya-ekonomicheskogo-poyasa-shelkovogo-puti-transportnye-proekty-v-stranah-tsentralnoy-azii (дата обращения 19.11.2018).

Ордабаев А. Геополитика транспортных коридоров в Центральной Азии. Институт мировой экономики и политики (ИМЭП) при Фонде Первого Президента Республики Казахстан – Лидера Нации. Астана – Алматы, 2015. [Ordabaev A. (2015). Geopolitika transportnyh koridorov v Central’noj Azii. Institut mirovoj ehkonomiki i politiki (IMEP) pri Fonde Pervogo Prezidenta Respubliki Kazahstan – Lidera Nacii. Astana – Almaty].

Транспорт и инфраструктура ЕАЭС к 2025 г.[Transport and infrastructure of the EAEU by 2025]. URL: http://eurasian-studies.org/archives /4074 (дата обращения 19.11.2018).

Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А. Формирование эволюционной модели транспортно-транзитной системы России в условиях интеграции и глобализации. М., СП-б.: Издательство Нестор-История, 2014. [Cvetkov V.A., Zoidov K.H., Medkov A.A.(2014). Formirovanie ehvolyucionnoj modeli transportno-tranzitnoj sistemy Rossii v usloviyah integracii i globalizacii. Moscow, St. Petersburg: Izdatel’stvo Nestor-Istoriya].

*Лавренюк Н. М.**

ФОРМИРОВАНИЕ БУДУЩЕГО ЮГА РЕСПУБЛИКИ БАШКОРТОСТАН: ФОРСАЙТ СКВОЗЬ «ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ»

Lavrenyuk N.M.**

FORMATION THE FUTURE OF THE SOUTH OF THE REPUBLIC OF BASHKORTOSTAN: FORESIGHT AND THE «SILK ROAD»

Аннотация: Формирование будущего юга Республики Башкортостан как субъекта РФ имплицитно вписано в международные интересы. Потенциал стратегического партнерства с Китаем преломляется через юг региона в рамках «Шелкового пути», где идет разработка стратегий социально-экономического развития. Однако возможности и угрозы будущего, не смотря на апробацию форсайта, в рамках партнерства четко не определены.

Ключевые слова: формирование будущего, юг Республики Башкортостан, Форсайт, «Шелковый путь», партнерство.

Abstract: The formation the future of the South of the Republic of Bashkortostan as a subject of the Russian Federation is implicitly inscribed in international interests. The potential of strategic partnership with China is refracted through the South of the region within the framework of the «silk road», where strategies for socio-economic development are being developed. However, the opportunities and threats of the future, despite the testing of foresight, are not clearly defined within the framework of the partnership.

Key words: formation the future, the South of the Republic of Bashkortostan, Foresight, the «silk road», partnership.

Стратегическое развитие двух великих держав России и Китая взаимообусловлено геополитической, геоэкономической и социокультурными перспективами. Важно согласовать интересы сотрудничества на будущее. Если Россия не имеет на данный момент миссии стратегирования, то Китай определил свое будущее предназначение. Оно заключено в стратегической инициативе развития ментального древнего Шёлкового пути «Один пояс и один путь». Инициатива призывает к поиску новых механизмов регионального экономического партнерства, стимулированию экономического процветания вовлекаемых стран, укреплению культурных обменов и связей во всех областях, а также содействию мира и устойчивого развития.

* *Лавренюк Наталья Михайловна* – кандидат социологических наук, доцент кафедры социологии и работы с молодежью ФГБОУ ВО «Башкирский государственный университет»; старший научный сотрудник ГАНУ «Институт стратегических исследований Республики Башкортостан».

** *Natalya M. Lavrenyuk* – Candidate of Sociological Sciences, Associate Professor of the Department of Sociology and Youth Work, Bashkir State University; Senior Researcher, GANU Institute for Strategic Studies of the Republic of Bashkortostan.

«Суть данной китайской инициативы заключается в поиске, формировании и продвижении новой модели международного сотрудничества и развития с помощью укрепления действующих региональных двусторонних и многосторонних механизмов и структур взаимодействий с участием Китая.»[1]

На территории мега проекта сосредоточены богатые запасы ресурсов, проживает 63% населения планеты, а предположительный экономический масштаб – 21 трлн долларов США[2]. «Один пояс и один путь», по данным Китая, охватывает большую часть Евразии и соединяет как развитые, так и развивающиеся страны, которые характеризуются разбалансированностью социально-экономической и социокультурной модернизации. Это характерно и для России, в которой 85 субъектов имеют как отличительные, так и общие черты. Республику Башкортостан жители субъекта именуют «Сердце Евразии», где в унисон бьются 4 млн сердец. Однако регион сильно разбалансирован и внутри, в субрегиональном разрезе.

Общий человеческий потенциал

В РБ южный субрегион[3] обладает богатым человеческим потенциалом, как по ОПЖ, уровню образования, так и по уровню доходов населения. Значения этих субиндексов индекса ИРЧП выше, чем в среднем по РБ. По расчетам 2015 г. [Доклад…, 2015, с. 34–37] субрегион занимал второе место после центрального субрегиона с учетом потенциала столицы республики – г. Уфы. В рейтинге МР и ГО РБ по ИРЧП Федоровский район занимал 22 позицию, Зианчуринский 48-ю, Кугарчинский –58, а Баймакский – 62-ю.

Выделенная группа территорий «Юг» внутри неоднородна. Федоровский район входил в группу МР со средним уровнем развития человеческого потенциала, Зианчуринский – в группу с уровнем развития ниже среднего, а Кугарчинский и Баймакский – в группу районов с низким потенциалом.

Демографический и миграционный потенциал развития

В группе самое малочисленное население в Федоровском районе (19 тыс. человек, 58 место), а самое многочисленное в Баймакском районе (58 тыс. человек, 18 место в 2017 г.), где в г. Баймак проживает почти каждый третий житель района. Кугарчинский (31 тыс. человек) и Зианчуринский (28 тыс. человек) районы занимают 32 и 39 места соответственно. Баймакский и Зианчуринский районы имеют положительные коэффициенты естественного прироста населения, а Кугарчинский и Федоровский – отрицательные. Однако все 4 МР теряют населения из-за миграции. Быстрее всего теряет население Федоровский район (–275,5 на 10000 населения, 57 место, 33 в 2011 г.), медленнее Кугарчинский район (–177,9

[1] URL: http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html. (Дата обращения 12.12.2018).

[2] URL: http://gb.cri.cn/42071/2014/10/10/882s4720906.htm. (Дата обращения 12.12.2018).

[3] Согласно составу СЭЗ по Исинбаеву М.Н. Баймакский район входит в Уральскую СЭЗ. Районы в группу включены условно по территориальной близости по отношению к остальным 18 МР, в которых работали эксперты ГАНУ ИСИ РБ.

на 10000 населения, 46 место, 57 в 2011 г.) Убыль населения происходит из-за миграции на учебу и работу, как правило, в города республики и других регионов-субъектов РФ. В территориях будет расти ценность жителей как до- трудоспособного, так и после трудоспособного возрастов. Важно переориентировать население на активное здоровое долголетие и семейный образ благополучной жизни.

Потенциал повышения доходов населения, развития рынка труда, обеспечения занятости

Процессы естественного и механического движения населения привели к тому, что в 4 МР доля населения в трудоспособном возрасте ниже средней по РБ. Южные территории опережающими темпами теряют трудоспособное население, по сравнению с сокращением общей численности населения. В 2017 г. в структуре населения 4 МР доля трудоспособного населения составила более 50%, однако есть реальная угроза перейти этот «рубикон».

Снижается экономическая активность населения. Происходит сокращение доли работников, занятых как на крупных и средних предприятиях (КиСП), так и число зарегистрированных индивидуальных предпринимателей. Если в РБ доля работников КиСП с 2011 по 2017 годы сократилась в 1,04 раза, то в Федоровском районе в 1,2 раза, в Баймакском –- в 1,22, в Зианчуринском – в 1,29 раз, в Кугарчинском – 1,35 раз. Если в РБ в среднем за тот же период количество зарегистрированных ИП (на конец 2016 года) уменьшилось на 2,4%, то в Кугарчинском районе – на 3%. В Федоровском районе – на 0,8%, в Зианчуринском – на 1,1%, в Баймакском – на 1,4%. При этом Баймакский район сохранил 17 позицию по числу ИП среди МР и ГО РБ[4].

Доходы населения 4 МР не высокие. Уровень среднемесячной начисленной номинальной заработной платы на одного работника отстает от среднего республиканского уровня. Если в РБ в 2017 г. она составляла 30,1 тыс. рублей, то в Зианчуринском районе 22,6 тыс. рублей (55 место), в Баймакском и Федоровском районах – 22,9 тыс. рублей (49–50 места), в Кугарчинском – 24,1 тыс. рублей (37 место) – это лучший результат. Уровень оплаты труда в ГО РБ, в соседних регионах-субъектах РФ миграционного притока выше. Отток наиболее активного и потенциального населения снижает потенциал развития рынка труда, роста занятости и самозанятости, повышения доходов населения оцениваемой группы.

Потенциал повышения качества жизни

Отрицательная динамика движения населения положительно сказывается на значениях показателей, отражающих качество жизни. Растет уровень обеспеченности жильем в расчете на 1 жителя, но остается ниже темпов роста по РБ. Потенциал МР значительно различается. Если в Кугарчинском районе обеспеченность жильем на одного жителя составила 27,4

---

[4] Расчеты группы аналитиков в разработке стратегий 22 МР РБ на основе официальных данных Башкортостанстата.

кв. м (23 место), то в Федоровском районе – 10,3 кв. м (32 место). Растет объем реализации платных услуг населению. Наблюдается рост оборота розничной торговли на 1 жителя.

Таким образом, муниципальные районы группы и субрегион в целом обладают социально-демографическим потенциалом, недостаточным для саморазвития. Потенциал расширенного социального воспроизводства снижается из-за старения населения. В рамках общего тренда движения от человека к личности с ее мировоззрением и от населения МР к местным сообществам с общими разделяемыми нормами и ценностями важно согласовать целевые основы стратегического развития для активного включения местных жителей в управление социально-экономическими процессами. Социальной нормой должно стать инициативное участие жителей и гостей в сохранении и приумножении ценностей каждого МР в отдельности и юга республики в целом.

В целях разработки стратегий МР путем проведения социологических исследований и коммуникаций в формате форсайт-сессии и интервью с участием представителей общественных, образовательных, профессиональных, научных и бизнес-сообществ осуществлен сбор, анализ и оценка предложений и пожеланий, при участии представительного органа муниципального района.

Проекты стратегии группы МР «Юг» подготовлены в соответствии с методическими рекомендациями по разработке стратегий социально-экономического развития муниципальных районов Республики Башкортостан (Решение Стратегического комитета 28.06.2018 г.). При разработке учтены приоритеты развития и стратегические инициативы, определенные в федеральных и республиканских нормативно-правовых актах.

Одним из ключевых инструментов согласования будущего стал форсайт (от англ. Foresight – «взгляд в будущее, предвидение») – «социальная технология, формат коммуникации, который позволяет участникам договориться по поводу образа будущего, а также, определив желаемый образ будущего, договориться о действиях в его контексте.» [Rapid…, с. 3] в варианте Rapid Foresight (быстрый форсайт) – версия форсайт-методики, разработанная группой RE-ENGINEERING FUTURES[5], позволяющая достигать репрезентативных результатов в короткие сроки, чем классические технологии форсайта.

Результаты материалов карт будущего, разработанные представителями местных сообществ при модерации специалистов Института стратегических исследований РБ[6] показали, что возможности повысить качество жизни есть. Необходимо создавать систему вовлечения населения в благоустройство территорий сельских поселений, в самоуправленческие практики, в участие в грантовых конкурсах всероссийского, регионального

[5] URL: http://refuture.me/ (дата обращения 10.12.2018).

[6] Автор статьи выступила в роли эксперта стратегической сессии.

и муниципального уровня, особенно направленных на генерацию доходов. Создавать не просто новый бизнес, а новые виды экономической деятельности. Ключевым фактором может стать прохождение «Шелкового пути» через группу районов юга РБ. См. рис. 1.

Рисунок 1

Транспортный коридор «Европа – Западный Китай» в республике Башкортостан



Источник: https://amp.proufu.ru/news/vopros_otvet/35985-kakie_platnye_dorogi_postroyat_v_bashkirii/

Однако на данный момент, рамочно, возможности встраивания в транспортную инфраструктуру обозначены в Стратегии социально-экономического развития РБ до 2030 г., но не видны четко для жителей юга региона. Предложенные участниками форсайт-сессии проектные замыслы связаны с социально-демографическим развитием, с сельским хозяйством (фудлоты,

местные бренды, коневодство), с оптимизацией системы муниципального управления и самоуправления, а также с пространственным развитием, которое связано и с сервисным обслуживанием возможного транспортного потока. Не использован уникальный потенциал территории юга Башкирии, где компактно проживают, как представители титульной нации, так и татары, русские, чуваши, мордва, а также мокши и эрзя, более двадцати лет действует Мордовский национально-культурный центр. Духовный посыл стратегического партнерства на уровне культур цивилизации России и Китая способен мотивировать на поиск решений статуса «выигрыш-выигрыш». Актуальным остается поиск возможностей таких решений для местных жителей Башкортостана, поскольку Китай всегда мыслит не просто стратегически, но и Стратагемно (Стратегемно!).

Литература / References

Стратегия социально-экономического развития Республики Башкортостан на период до 2030 года: монография / Д.В. Котов, Д.А. Гамилова и др. – Уфа: АЭТЕРНА, 2016. 160 с. [The strategy of socio-economic development of the Republic of Bashkortostan for the period until 2030: monograph / D.V. Kotov, D.A. Gamilova et al. – Ufa: AETERNA, 2016. 160 p.]

Strategy for socio-economic development of the Republic of Bashkortostan for the period up to 2030: monograph / D.V. Kotov, D.A. Ganilova – Ufa: AETERNA, 2016. 160 P.

RAPID FORESIGHT: Методология V4.0. М.: АСИ, 2017. 46 с.

RAPID FORESIGHT: Methodology V4.0. M.: ASI, 2017. 46 P.

*Лексин В. Н.**

ПРОСТРАНСТВЕННОЕ РАЗВИТИЕ И ЕГО ТРАНСПОРТНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ В ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКЕ РОССИИ

Leksin V.N.**

SPATIAL DEVELOPMENT AND HIS TRANSPORTATION SUPPLY IN THE STATE POLICY OF RUSSIA

Аннотация: Здравый смысл и опыт многолетних и многочисленных отечественных исследований общероссийской, региональной и муниципальной действительности убеждают в том, что в ближайшие годы разумнее ориентироваться не столько на «развитие», сколько на «на устойчивое функционирование» реально существующих пространственных систем разного уровня с использованием их возможностей и ресурсов для реализации социальных, хозяйственных, инфраструктурных, природоохранных и иных функций в режиме, обеспечивающем сохранение и воспроизводство базовых элементов и связей этих систем, а также включение в их структуры новых элементов и связей, неразрушающее их целостность.

Ключевые слова: Российская Федерация, Государственная политика «пространственного развития», транспортные проекты модернизации.

Abstract: Common sense and experience of many years and numerous domestic studies of the all-Russian, regional and municipal reality convince us that in the coming years it is more reasonable to focus not only on «development», but on «on stable functioning» of actually existing spatial systems of different levels opportunities and resources for the implementation of social, economic, infrastructural, environmental and other functions in a mode that ensures the preservation and reproduction of of the basic elements and connections of these systems, as well as the inclusion in their structures of new elements and connections, non-destructive of their integrity.

Keywords: Russian Federation, State policy of «spatial development», transport modernization projects.

1. Дефинициальная нечеткость

Словосочетание «пространственное развитие», ставшее в последнее время обозначением одного из предметов государственного регулирования, не имеет однозначного толкования, и его сущность в ряде случаев раскрывается через обозначение цели. Так, в федеральном законе «О стратегическом планировании в Российской Федерации» от 28 июня 2014 года № 172-ФЗ (далее – 172-ФЗ) [6] указано, что «стратегия пространственного

* *Лексин Владимир Николаевич* – доктор экономических наук, профессор, главный научный сотрудник, Институт системного анализа ФИЦ «Информатика и управление» РАН; e-mail: leksinvn@yandex.ru.

** *Leksin Vladimir Nikolayevich* – Doctor of Economics, Professor, Chief Researcher, Institute for Systems Analysis, FITS Informatics and Management, RAS; e-mail: leksinvn@yandex.ru.

развития… – документ… направленный на поддержание устойчивости системы расселения на территории Российской Федерации». В опубликованном через год Постановлении Правительства РФ (от 20 августа 2015 г. № 870) «О содержании, составе, порядке разработки и утверждения стратегии пространственного развития Российской Федерации, а также о порядке осуществления мониторинга и контроля ее реализации» [3] к этому определению добавлено «снятие инфраструктурных ограничений в социально-экономическом развитии территорий» и пришедшее из госплановского лексикона времен СССР «приоритетное размещение производительных сил». В п. 8. «Основ государственной политики регионального развития Российской Федерации на период до 2025 года» (утверждены Указом Президента РФ от 16.01.2017 г.№ 13) [5] под региональным развитием (в данном случае отождествленным с «пространственным развитием») понимаются: «а) сокращение различий в уровне и качестве жизни граждан России, проживающих в различных регионах, а также в городах и сельской местности, (б) сокращение различий в уровне социально-экономического развития регионов, (в) достижение необходимого уровня инфраструктурной обеспеченности всех населенных территорий страны, (г) дальнейшее развитие процесса урбанизации, в частности развитие крупных городских агломераций, как необходимое условие обеспечения экономического роста, технологического развития и повышения инвестиционной привлекательности и конкурентоспособности российской экономики на мировых рынках и (д) повышение уровня удовлетворенности населения деятельностью органов государственной власти субъектов РФ и органов местного самоуправления». Немаловажно, что в п. 6 тех же «Основ» цели «регионального развития» фактически отождествляются с общими целями развития страны, и это начинает присутствовать и в других официальных документах, например, в «Концепции стратегии пространственного развития РФ», утвержденной заместителем председателя Правительства РФ (22.05.2017 г. № ДК-П16–3247) [1], и это дополнительно размывает грань между «пространственным», «региональным» и «социально-экономическим». В то же время очевидно, что смысл «пространственного развития» как компонента государственной политики определяет и ее содержание, и ее приоритеты.

2. «Развитие» и «устойчивое функционирование» пространственных систем

Здравый смысл и опыт многолетних и многочисленных отечественных исследований общероссийской, региональной и муниципальной действительности убеждают в том, что в ближайшие годы разумнее ориентироваться не столько на «развитие», сколько на «на устойчивое функционирование» реально существующих пространственных систем разного уровня с использованием их возможностей и ресурсов для реализации социальных, хозяйственных, инфраструктурных, природоохранных и иных функций в режиме, обеспечивающем сохранение и воспроизводство базовых элементов и связей

этих систем, а также включение в их структуры новых элементов и связей, неразрушающее их целостность. Так понимаемая «устойчивость» функционирования пространственных систем в политически, экономически и социально стабильной ситуации способна поддерживаться реально существующим потенциалом их самоорганизации, саморазвития и адаптации к внутренним и внешним факторам изменения их состояния. Однако, в обозримой перспективе функционирование таких систем в России будет проходить в условиях резкого усиления внешних и внутренних возмущающих воздействий при сохраняющейся ограниченности административных и финансовых (в том числе, инвестиционных) ресурсов управления. В связи с этим первоочередной задачей политики «пространственного развития» должно стать сведение к приемлемому уровню рисков функционирования различных составляющих каждой пространственной системы и интегрального риска функционирования общероссийской пространственной мегасистемы в целом.

3.Современная политика «пространственного развития»

Государственная политика «пространственного развития» России соединила ряд неизменных положений (различные меры сокращения аномально больших различий социально-экономического положения отдельных регионов, доминирование федерального «центра» в его отношениях с регионами и др.) и конкретных действий в форме выделения территорий с особыми, – обычно преференциальными, – режимами (территориальная фрагментация единого правового пространства, особые экономические зоны, территории опережающего развития и др.). При этом ни одно из этих направлений не было результатом системных социально-экономических обоснований и не было представлено доказательств их положительного воздействия на состояние регионов и страны в целом. То же относится и к примерам активного вхождения в идеологию и практику отечественной региональной политики некритически воспринимаемых положений региональной политики ряда стран Запада, формирующейся под воздействием принципиально иных условий. На ближайшие годы квинтэссенцией государственной региональной политики должна стать «Стратегия пространственного развития Российской Федерации» (далее – «Стратегия»), обязательность создания и доминирующее положение которой среди других «документов стратегического планирования» предписаны уже упоминавшемся законом 172-ФЗ.

4. Необходимость стратегических решений

Не требует доказательств, что направляемая государством трансформация всех параметров пространственного устройства страны – сложнейшая задача, которую, за исключением СССР, никто и никогда в мировой практике не ставил и не пытался решить. Процессы такой трансформации в разных странах идут как бы «сами собой» под воздействием меняющихся интересов групп населения

в различных населенных пунктах и частях страны, динамики внешних и внутренних факторов функционирования бизнеса, появления новых зон хозяйственной деятельности и исчерпания природных ресурсов, природно-климатических изменений, политических амбиций элит и т.п. возмущений сложившегося состояния территориальной организации общества. В современной же России проблема реструктуризации российского пространства, возникшая в связи с качественными переменами во всех основаниях нашего общественного устройства и во многом определяющая его острейшие противоречия, принципиально иная. Ее саморазрешение возможно, но на это уйдут десятилетия перманентно кризисного бытия десятков тысяч населенных пунктов и миллионов их жителей, социальной сферы и экономики всей страны. Поэтому намерения государства стратегически выстроить направления внутренней и внешней политики, реализация которых была бы способной приоритеты позитивно повлиять на реально идущие перемены в пространственном бытии страны вполне понятны и оправданы.

5. Проблемы разработки «Стратегии»

В разработке «Стратегии» традиционно соединились предписанная законом обязательность ее создания и неизбежный формализм исполнения, связанный с несоразмерностью масштаба задачи и ограниченных возможностей ее решения. У идеи и попыток разработки «Стратегии» – многолетняя история, однако переход этой задачи на уровень государственного управления был положен только Постановлением Правительства РФ от 20 августа 2015 г. № 840 «О содержании, составе, порядке разработки и утверждения стратегии пространственного развития Российской Федерации, а также о порядке осуществления мониторинга и контроля ее реализации» [3]. Правительство РФ поставило перед разработчиками «Стратегии» задачи, для решения которых в современной России нет ни опыта, ни информационных и институциональных ресурсов. В число таких задач входили, например, «анализ особенностей и проблем пространственного развития РФ, содержащий оценку факторов, условий и рисков пространственного развития.., в том числе существующей системы расселения на территории РФ, природно-ресурсного и производственного потенциалов, транспортного и энергетического каркасов, пространственных аспектов межрегионального, приграничного и международного сотрудничества, а также иные оценки, связанные с пространственными аспектами экономического и социального развития Российской Федерации». Разработчики были должны обосновать и «приоритеты совершенствования системы расселения на территории РФ и механизмы стимулирования расселения в соответствии с приоритетными направлениями совершенствования системы расселения; направления изменения структуры экономики РФ в региональном аспекте; перспективные конкурентные преимущества и экономическая специализация субъектов РФ в межрегиональном разделении труда в соответствии с их типологической принадлежностью, учитывающие принципы обеспечения согласованности приоритетов отраслевого

и регионального развития; прогноз (оценка) потребности субъектов РФ в трудовых ресурсах с учетом перспективной экономической специализации и прогнозов социально-экономического развития соответствующих территорий; прогноз (оценка) потребности в размещении и развитии федеральной инженерной, транспортной и социальной инфраструктуры с учетом перспективной экономической специализации соответствующих территорий; перечень потенциальных территорий опережающего социально-экономического развития, основанный на комплексной оценке и анализе условий и потенциалов пространственного развития РФ; варианты территориального размещения национальных технологических платформ; направления интеграции РФ» и т.д. Решение подобных задач, бесспорно, необходимо для разработки «Стратегии», но проблема в том, что до настоящего времени нет ни одного (а их требуется около сотни) развернутого исследования (прогноза, проекта, расчета), обеспечивающего выполнение каждого из выше перечисленных требований к разработке «Стратегии» и, тем более, прошедшего широкое общественное обсуждение. Рассчитывать же на то, что все это могло появиться в течение нескольких месяцев, отведенных для разработки «Стратегии», было абсолютно нереалистично.

6. Автором в разное время были изучены и прокомментированы практически все варианты «Стратегий»

В последнем варианте, представленном на утверждение в Правительство РФ в декабре 2018 г., указано, что в полном соответствии с выше обозначенной государственной идеологией региональной политики «к приоритетам пространственного развития РФ до 2025 года относятся: «(1) опережающееразвитие территорий с высокой плотностью населения и низким уровнем социально-экономического развития, обладающих собственным потенциалом экономического роста, территорий с низкой плотностью населения и прогнозируемым наращиванием экономического потенциала, а также геостратегических территорий, (2) инфраструктурная поддержка развития перспективных крупных центров экономического роста с их максимальным рассредоточением по территории РФ и (3) социальное обустройство территорий, не имеющих среднесрочных перспектив динамичного экономического развития, но важных с точки зрения обеспечения национальной безопасности страны». В контексте темы настоящего доклада существенно, что в разделе III. «Основные проблемы и вызовы пространственного развития Российской Федерации» в перечне «сложившихся тенденций пространственного развития», которые «определяют основные проблемы и вызовы», названы и «несоответствие существующего уровня развития магистральной транспортной инфраструктуры потребностям экономики и населения субъектов Российской Федерации и страны в целом, наличие федеральных инфраструктурных ограничений на опорной транспортной сети и в сфере энергетики, низкая транспортная связанность центров экономического роста между собой и с другими территориями, недостаточный уровень

интегрированности различных видов транспорта, нереализованный транзитный потенциал Российской Федерации». Соответственно, в разделе VI. «Основные направления пространственного развития Российской Федерации» первым из этих направлений названа «ликвидация федеральных инфраструктурных ограничений, повышение доступности и качества магистральной транспортной, энергетической, информационно-телекоммуникационной инфраструктуры».

7. Межрегиональные связи и экспорт транспортных услуг

Вышеуказанное стратегическое направление пространственного развития страны понимается как обеспечение «устойчивых транспортных связей между субъектами РФ, центрами экономического роста, а также внешнеэкономических связей на основе опорной транспортной сети РФ», понимаемой как совокупность магистральных путей сообщения и транспортных узлов. Предполагается «развитие международных транспортных коридоров «Запад – Восток» и «Север – Юг» для обеспечения эффективного выхода российских предприятий и организаций на внешние рынки, увеличения объемов транзита грузов между Азией и Европой по территории РФ, роста экспорта транспортных услуг с вовлечением перспективных крупных центров экономического роста и центров экономического роста субъектов РФ».

8. Расставленные приоритеты

Предлагаемая государственная политика транспортного обеспечения идеологии «пространственного развития» в «Стратегии» основывается на возможности реализации в период до 2025 г.: (1) приоритетного развития скоростных транспортных коммуникаций, в том числе строительства участков высокоскоростных магистралей Москва – Казань и Екатеринбург – Челябинск; автодорожного маршрута «Европа – Западный Китай» и железнодорожного и автодорожного маршрутов коридора «Север – Юг», в том числе обеспечивающего связь Ирана и Индии с Европой через территорию РФ, (2) увеличения пропускной способности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей, а также ликвидации «узких мест» на грузонапряженных участках железных дорог, включая подходы к ключевым морским портам Азово-Черноморского, Балтийского, Дальневосточного, Арктического и Каспийского бассейнов;(3) увеличения мощностей морских портов Российской Федерации, включая порты Азово-Черноморского, Балтийского, Дальневосточного, Арктического и Каспийского бассейнов; (4) обеспечения функционирования и роста грузопотока Северного морского пути как полноценного международного транспортного коридора, включая развитие ледокольного флота; (5) устранения логистических ограничений при экспорте товаров с использованием железнодорожного, автомобильного и морского транспорта, строительства (модернизации) пунктов пропуска через государственную границу РФ; (6) роста объемов

и сокращения времени перевозок контейнеров, в том числе транзитных, железнодорожным транспортом, в частности с Дальнего Востока до западных границ РФ до семи дней; (7) создания сети узловых грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров, организации грузовых маршрутов по расписанию и скоростных маршрутов между ними».

9.Связность «центров экономического роста»

Бессмысленно задавать вопрос о том, насколько все выше перечисленное соотносится с действительными проблемами транспортной связности территорий страны, которая понимается как некое пространство только «центров экономического развития». Так, в «Стратегии» опять же предлагается « поэтапное развитие транспортных коммуникаций между перспективными крупными центрами экономического роста и перспективными центрами экономического роста субъектов РФ, включая строительство обходов городов и организацию скоростного автомобильного и железнодорожного сообщения между крупнейшими и крупными городскими агломерациями; комплексное развитие крупных транспортных узлов, в том числе расположенных в пределах или около перспективных крупных центров экономического роста, и согласованное формированиеи развитие около них терминально-логистических мощностей; формирование международных аэропортов-хабов, создание и развитие узловых аэропортов в крупнейших и крупных городских агломерациях, реконструкции инфраструктуры региональных аэропортов и расширение сети межрегиональных регулярных пассажирских авиационных маршрутов, минуя г. Москву; увеличение пропускной способности внутренних водных путей, развитие Единой глубоководной системы Европейской части России, нацеленное на частичную разгрузку автомобильных и железных дорог на направлениях, где перевозка грузов может осуществляться внутренним водным транспортом; обеспечения устойчивого круглогодичного транспортного сообщения малонаселенных и островных территорий Арктической зоны, Дальнего Востока, изолированных от единой транспортной системы РФ, с административными центрами соответствующих субъектов РФ и другими субъектами Российской Федерации, в том числе за счет реконструкции и строительства аэродромов и аэропортов местного значения на малонаселенных геостратегических территориях и, наконец, обеспечение взаимоувязанного планирования развития всех видов транспорта и транспортной инфраструктуры на территориях субъектов РФ».

10. Проблемы внутренней дорожной сети

Реальные проблемы транспортного обеспечения «пространственного развития» (точнее – устойчиво функционирования территорий страны) общеизвестны. В целом по России доля не соответствующих нормативным требованиям дорог федерального значения (в них входят и мосты), – около 40% и еще хуже состояние региональных и, тем более, местных дорог.

По данным «Транспортной стратегии – 2030» [4] из-за отсутствия дорог с твердым покрытием более 10% населения (15 млн человек) в весенний и осенний периоды остаются отрезанными от транспортных коммуникаций; свыше 45тыс. населенных пунктов не имеют связи с транспортной сетью страны по автодорогам с твердым покрытием, отсутствует опорная сеть дорог в районах Севера, Сибири и Дальнего Востока, а более 30% дорог функционируют в режиме перегрузки. Самая дорогая и ответственная часть любой дороги – мосты, и метр обычного (не особо сложного) моста почти в 6 раз дороже метра обычной однополосной дороги. По данным Росстата сейчас в России насчитывается около 42 тыс. мостов и путепроводов, на магистралях РЖД – 30,5 тыс. мостов и путепроводов. В США при втрое меньшем числе рек общее число мостов около 600 тыс. (на железных дорогах – 100 тыс.) – в совокупности в 8 раз больше чем в России. Тысячи населенных пунктов России соединены только летними или зимними переправами, и это – проблема не только сельских поселений (например, города Салехард и Лабытнанги стоят в пределах видимости по разным берегам Оби при том, что в Лабытнанги есть станция РЖД, а в Салехарде – аэропорт. Но между городами нет ни железнодорожного, ни автомобильного моста: летом ходит паром, в холода работает «зимник» по льду).

11. Проблемы внутреннего авиасообщения

Не менее критично состояние важнейшей и наиболее запущенной части инфраструктурного обустройства России – аэропортов и аэродромов. В 1991 г. аэропортовая и аэродромная сеть России насчитывала 1450 объектов, с тех пор из них было закрыто 1222, и в относительно работоспособном (в ряде случаев – в критическом) состоянии осталось 228 (на одной Аляске их 282, а всего в США гражданскую авиацию обслуживают 19 тыс. аэродромов и аэропортов). Особенно остро ощущается эта ситуация в отдалённых и труднодоступных регионах. Так, около 70% территории Дальнего Востока не обладают достаточной авиационной доступностью. Из функционировавших там в 1991 г. 470 аэропортов и посадочных полос, осталась одна шестая часть, и у многих жителей региона нет возможности быстро добраться до больницы или роддома. Отсутствие взлетно-посадочных полос тормозит и развитие малой авиации: если на Аляске одно воздушное судно такого класса приходится на 70 жителей, то в России одно на 20 тыс. человек.Парк малой авиации на Аляске составляет 12 тыс. самолетов, а в Якутии – всего три, закупленных по госпрограмме, и еще около 30 принадлежащих частным лицам.

12. Крупный бизнес самостоятельно решает транспортные проблемы

В «Стратегии» нет упоминания о решающей роли бизнеса в современной региональной ситуации при том, что транспортные проблемы в сочетании с комплексным обустройством мест приложения труда сейчас весьма

успешно решает в своих интересах крупный бизнес.Первым примером может служить ситуация на территории Ямало-Ненецкого автономного округа в районе Южно-Тамбейского лицензионного участка, где сегодня находятся недавно построенные вахтовый поселок Сабетта, морской порт, завод по производству природного сжиженного газа (СПГ) и аэропорт. Экономической базой территории (в других условиях ее назвали бы «градообразующей») является завод «Ямал СПГ» – совместное предприятие компаний НОВАТЭК (50,1%), французской Total (20%), китайских национальной нефтегазовой корпорации CNPC (20%) и Фонда «Шелкового пути» (9,9%). ООО «Международный аэропорт Сабетта», которым владеет «Ямал СПГ», введен в эксплуатацию в феврале 2015 г. и включает аэродром I категории ИКАО, взлётно-посадочную полосу 2704 м х 46 м, ангары для авиатехники, служебно-пассажирское здание, в том числе международный сектор. Аэропорт может принимать самолёты различных типов ИЛ-76, А-320, Boeing-737–300, 600, 700, 800, Boeing-767–200, а также вертолёты Ми-26, Ми-8. Второй пример: аэропорт рудника Купол, который считается самым востребованным на Чукотке: самолеты и вертолеты садятся и взлетают здесь ежедневно по нескольку раз. Аэропорт принадлежит ОАО «Чукотская ГГК» (канадская компания KinrossGold), отрабатывающей месторождения Купол и Двойное и ставшей в последние годы лидером чукотской золотодобычи.

13. Комплексный план модернизации магистральной инфраструктуры

Своеобразным продолжением «Стратегии» стал «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г.» [2] (далее – «План»), разработанный в соответствии с Указом Президента РФ от 7 мая 2018 года № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» (далее – Указ № 204) [7] и утвержденный Распоряжением Правительства РФ от 30 сентября 2018 года № 2101-р. Это –результат коллективных усилий Минэкономразвития России, Минтранс России, Минэнерго России, а также других федеральных органов. Примечательно, что в тексте «Плана» указывается на его разработку в соответствии с еще неутвержденной «Стратегией». «План» включает транспортную и энергетическую части, и в соответствии с перечисленными в Указе № 204 целями и задачами в него включены 11 федеральных проектов (9 по развитию транспортной инфраструктуры и 2 – энергетической). Транспортные проекты поименованы: «Европа–Западный Китай», «Морские порты России», «Северный морской путь», «Железнодорожный транспорт и транзит», «Транспортно-логистические центры», «Коммуникации между центрами экономического роста», «Развитие региональных аэропортов и маршрутов», «Высокоскоростное железнодорожное сообщение», «Внутренние водные пути».

14. Структура транспортных проектов «модернизации»

Из 690 транспортных проектов «Плана» 296 ориентированы на строительство автодорог и мостов, 38 – на внутренний водный транспорт, 104 – на строительство скоростных и высокоскоростных магистралей, а также на модернизацию действующих путей, в т. ч. на реализацию проектов высокоскоростных магистралей Москва – Казань и Екатеринбург – Челябинск, а также скоростной магистрали Краснодар – Грозный с продлением до г. Махачкала, на развитие БАМ и Транссиба, на строительство Мурманского транспортного узла и транспортных коридоров в Приморье. На строительство морской портовой инфраструктуры ориентировано 98 проектов, в числе которыхпроект создания сухогрузного района в порту Тамань и строительство ледоколов для работ в Северо-Западном и Дальневосточном морских бассейнах. Сроки выполнения всех позиций «Плана» – с 1 октября 2018 года по 31 декабря 2024 года.

15. Ожидаемые результаты

Разработчики полагают, что реализация транспортной части «Плана», согласованной с с целевыми установками «Стратегии» обеспечит за 6 лет по отношению к базовому уровню 2017 г. повышение «Индекса качества транспортной инфраструктуры» на 15,5%[1]; рост объемов экспорта транспортных услуг с 16,9 до 25 млрд долларов США, а так же место России в рейтинге стран по индексу эффективности грузовой логистики (LogisticsPerformanceIndex) к 2024 г. не ниже 50-го. Предполагается так же обеспечить за счет проектов «Плана» рост транспортной подвижности населения на транспорте общего пользования с 8,2 тыс. пассажиро-километров на 1 человека в год в 2017 г. до 9,5 тыс. в 2024 г., 100%-ную связь центров экономического роста скоростными транспортными коммуникациями и повышение уровня транспортной обеспеченности субъектов РФ по отношению к базовому уровню 2017 г. на 7,7% При этом разработчики ожидают, что суммарная наличная пропускная способность магистралей возрастет к концу 2024 г. с нынешних 82 пар до 129 пар грузовых поездов в сутки[2], средняя коммерческая скорость товародвижения на железнодорожном транспорте с 362,3 до 440 км /сутки, транзитные перевозки контейнеров – с 615 тыс. TEU[3] в 2019 г. до 1656 в 2024 г.. Предполагается так же, что годовой пассажиропоток в пригородном сообщении Московского

[1] Индекс качества транспортной инфраструктуры – комплексный показатель, который рассчитывается как средневзвешенное значение индексов качества транспортной инфраструктуры по отдельным видам транспорта по объему транспортной работы по отношению к базовому уровню. Индекс отражает увеличение пропускной способности и улучшение качественных параметров магистральной транспортной инфраструктуры (по видам транспорта), повышение доступности транспортных услуг для населения и бизнеса, а также отражает степень решения задачи по устранению инфраструктурных ограничений в рамках долгосрочного экономического развития страны

[2] Единица пропускной способности на однопутных участках железных дорог.

[3] Единица измерения груза, равная объему одного 20-ти футового контейнера.

железнодорожного узла вырастет с 720 до 850 млн пассажиров. Объем финансового обеспечения проекта «Железнодорожный транспорт и транзит» составляет 322 млрд рублей. Этот проект предусматривает увеличение пропускной способности Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей в 1,5 раза до 182 млн тонн при росте средней скорости доставки контейнеров до 1319 км в сутки, а время перевозки контейнеров с Дальнего Востока до западной границы России сократится до 7 дней при росте объема транзита в 4 раза.

16. Экспертные оценки

Кроме вышеназванных, «План» включает и ряд других амбициозных проектов, в значительной степени основанных на предположении о наличии в федеральном бюджете на ближайшие три года более 3 трлн руб. на эти цели. Транспортная часть «Плана» оценивается в 6,3 трлн руб. и конце сентября 2018 г. Министр транспорта России заявлял, что из указанной суммы 1,57 трлн руб. уже были ранее предусмотрены Правительством РФ. Отмечу, что в ходе публичных обсуждений «Плана» (например, на недавних парламентских слушаниях в Совете Федерации) наряду со скептическими оценками реализации ряда его положений отмечалась его преимущественная ориентация не на решение задачи «пространственного развития» в части внутренней связности территории России, а на обеспечение экспортных операций и транзита.

Литература / References

1. Концепция стратегии пространственного развития РФ, 22.05.2017 г. № ДК-П16–3247 [The concept of the strategy of spatial development of the Russian Federation, 05/22/2017, No. DK-P16–3247]. URL: http://src-sakha.ru/wp-content/uploads/2017/06/170522_Kontseptsiya-SPR-RF_Kozak2.pdf (дата обращения 10.11.2018).

2. Об утверждении Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года [On approval of the Comprehensive Plan for the modernization and expansion of the trunk infrastructure for the period up to 2024]. URL: http://government.ru/docs/34297/ (дата обращения 11.11.2018).

3. Постановление Правительства РФ от 20 августа 2015 г. N870 «О содержании, составе, порядке разработки и утверждения стратегии пространственного развития Российской Федерации, а также о порядке осуществления мониторинга и контроля ее реализации» [Decree of the Government of the Russian Federation of August 20, 2015 N870 «On the content, composition, procedure for developing and approving the spatial development strategy of the Russian Federation, as well as on the procedure for monitoring and controlling its implementation»]. URL: http://base.garant.ru/71170676 /#ixzz5iEmPBYlB (дата обращения 11.12.2018).

4. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года [Transport strategy of the Russian Federation for the period up to 2030]. URL: http://docs.cntd.ru/document/902132678 (дата обращения 12.12.2018).

5. Указ Президента РФ от 16 января 2017 г. N13 «Об утверждении Основ государственной политики регионального развития Российской Федерации на период до 2025 года» [Presidential Decree of January 16, 2017 N13 «On approval of the Fundamentals of the state policy of regional development of the Russian Federation for the period up to 2025»]. URL: http://constitution. garant.ru/act/federative/71587690/chapter/b36fd8785b1f6c4b907f30d208c13cde/ (дата обращения 13.12.2018).

6. Федеральный закон Российской Федерации от 28 июня 2014 года № 172-ФЗ О стратегическом планировании в Российской Федерации [Federal Law of the Russian Federation of June 28, 2014 No. 172-FZ On Strategic Planning in the Russian Federation]. URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id =31574213(дата обращения 14.12.2018).

7. Указ Президента Российской Федерации от 07.05.2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» [Presidential Decree of 07.05.2018 № 204 «On the national goals and strategic objectives of the development of the Russian Federation for the period up to 2024»]. URL: http://kremlin.ru/acts/bank/43027 (дата обращения 15.12.2018).

*Литовский В. В.**

ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ НАДЗЕМНЫЙ ТРАНСПОРТ В ОСВОЕНИИ ПРОСТРАНСТВА ЕВРАЗИИ: УРАЛЬСКИЙ «КРЕСТ»

Litovskiy V. V.**

HIGH-SPEED GROUND TRANSPORT IN THE DEVELOPMENT SPACE OF EURASIA: URAL CROSS

Аннотация: В статье развиваются пространственно-географические подходы к включению региональных систем в инновационные надземные сети Евразии. Ведущая роль отводится большим доминантным географическим системам – Уралу. На примере проекта «Урарктика» (Урал-Арктика) с характерными для России природными проблемами (степи, болота, тундры) показывается целесообразность развития на таких территориях природоподобных транспортных сетей «Полярное кружево». Для Евразийского пространства указывается на особое значение геостратегического сетевого перекрестка – Уральского «креста». При размещении перспективных транспортных сетей нового поколения показана особая роль гравиогеографии.

Ключевые слова: Евразия, Урал, Арктика, транспортные сети, надземная инфраструктура, «Полярное кружево», региональное развитие.

Abstract: Article develop spatial geographic approaches to the inclusion of regional systems in innovative Overground network. Great leading role to dominant geographic systems – Ural. For example, project Ural-Arctic with Russia natural problems (barrens, bogs, Tundra) demonstrates the feasibility of development of transport networks «Polar lace». For the Eurasian space indicates the special importance to strategic network junction – Ural «cross». When placing a promising new generation transport network shows the role of gravitational geography.

Keywords: Eurasia, Ural, Arctic, transport networks, overhead infrastructure, «Polar lace», regional development.

По всем позициям для России и РАН как научного модератора перевода страны к новому технологическому укладу сейчас складываются благоприятные условия: в сфере наук о Земле – сформированы новые представления об углеводородах и водороде как о возобновляемых ресурсах, в сфере исследования природоподобных энергетических систем появились работы о возможности использования термических и электролитических процессов в соляных озерах, а в перспективе, видимо, и в технологических отстойниках химпроизводств для выработки электроэнергии [Литовский, О новом

* *Владимир Васильевич Литовский* – доктор географических наук, заведующий сектором Института экономики УРО РАН; e-mail: VLitovskiy1@yandex.ru.

** *Vladimir Litovskiy* – Doctor of Geography, Institute of Economics of the Ural branch of the Russian Academy of Sciences, Yekaterinburg; e-mail: VLitovskiy1@yandex.ru.

базисе, 2018]. Наконец, в сфере транспорта и его инфраструктур в отличие от западноевропейских и интенсивно технологически развивающихся азиатских стран Россия при бурно развивающихся телекоммуникационных сетях и IT-технологиях, в меньшей степени успела «увязнуть» в формировании тяжелых транспортных сетей «нового поколения» (включая скоростные наземные и тяжелые надземные), по имеющимся зарубежным шаблонам и аналогам, избежав пока в отличие от Китая, Западной Европы, Японии или Тайваня огромных и на перспективу еще больших не вполне целесообразных затрат на инфраструктурное отягощение морально устаревшими сетями с отчуждением огромных и очень значимых для будущего биопродуктивных территорий.

У нас же ныне созданы и самые эффективные, экономичные и экологичные струнно-рельсовые системы и технологии, которые с учетом авторских пространственно-планировочных подходов на базе гравиогеографии создают должную платформу для формирования принципиально новой сети коммуникаций Евразии под свои, а не чужие интересы на многие годы вперед с учетом российской геостратегии и геоэкономической идеологии[1].

В частности, помочь этому способна (разработанная исходно в России – Тюмени и Москве), альтернативная легкая инфраструктура и транспорт на базе качественно более совершенной, экономичной и экологичной идеологии струнно-рельсовых систем, ныне вошедших в Реестр прорывных технологий РФ, успешно испытанных и развиваемых для нужд грузовых и пассажирских перевозок ЗАО «Струнные технологии» в Республике Беларусь.

С учетом генеральной тенденции существенного увеличения численности населения в XX веке и сохранения данной тенденции в перспективе для нормального цивилизованного решения продовольственной проблемы и должного пространственного развития мирового хозяйства, согласно [Тимофеев-Ресовский,1968] приоритетным станет наращивание биопродуктивного потенциала Земли с выработкой соответствующих технологий для всех стадий биосферного круговорота вещества, что накладывает существенные ограничения на инфраструктурные проекты и пространственное расположение транспортных «коридоров» в связи с потребностью под них значительных площадей земли, задает генеральные оси и векторы перераспределения населения на континентах.

В этом аспекте наиболее предпочтительными на перспективу становятся воздушные виды транспорта с минимальной по площади наземной инфраструктурой, а также надземные и надводные виды транспорта с учетом сложившихся дисбалансов в пространственном распределении населения (трудовых ресурсов), ориентированные преимущественно в меридиональном направлении.

---

[1] Струнные технологии Юницкого. [Электронный ресурс]. URL: http://www.yunitskiy.com (дата обращения 27.11.2018).

Говоря о выборе самой приоритетной транспортно-логистической инфраструктуры в решении актуальных проблем Евразийского континента с геоэкономических позиций необходимо избрать приемлемую России и ее регионам модель соучастия в евразийских проектах, а именно, уяснить:

1. Что мы хотим приоритетно получить от такого участия?
    - использование потенциала своих территорий для развития каких-то социально-экономических проектов за их пределами?
    - отраслевое или региональное транспортное развитие территорий и мобильности социумов на них живущих с приоритетом на рост благосостояния людей или прирост производственной инфраструктуры?
    - равномерное связное или очаговое развитие территорий в рамках решения неких стратегических задач?

2. Какую геоэкономическую модель избрать для России?
- Сырьевую экспортноориентированную или с приоритетом внутреннего развития?
- С приоритетами узкосоциальных, этнорегиональных интересов или общенародных интересов освоения?
- В рамках пилотных инновационных проектов или программных традиционных подходов; с опережающим статусом развития транспорта или с его синхронным развитием в совокупности с другими отраслями хозяйства?

3. Какие территории России избрать для размещения нужной транспортной инфраструктуры и хозяйства и какие принципы размещения сделать приоритетными? Что взять за основу: речные и морские акватории, полигональные тундры и болота, криолитозону; морфометрические преимущества ландшафта и рельефа, сравнительные преимущества грунтов или пространственные особенности распределения геофизических и геохимических полей?

4. Наконец, какую транспортно-логистическую инфраструктуру и какие сети избрать для реализации избранной стратегии пространственного развития регионов и отраслей хозяйства? Где избрать исходные точки формирования инновационных или активации традиционных сетей для реализации пространственного потенциала страны?

Например, освоения АЗРФ с моря или с суши; территорий Сибири и Дальнего Востока с приоритетом формирования наземных, водных (морских) или воздушных связующих коммуникаций; с каким по виду и масштабу опорным каркасом: региональным, страновым или транснациональным?

С какой логикой его формирования (экстерриториальной, н-р, со Среднего Урала в АЗРФ) или с локальной (внутрирегиональной, от Воркуты к Усть-Каре или от Салехарда к Надыму)?

С какой технико-технологической платформой пространственного освоения? Доминирующей автодорожной или железнодорожной,

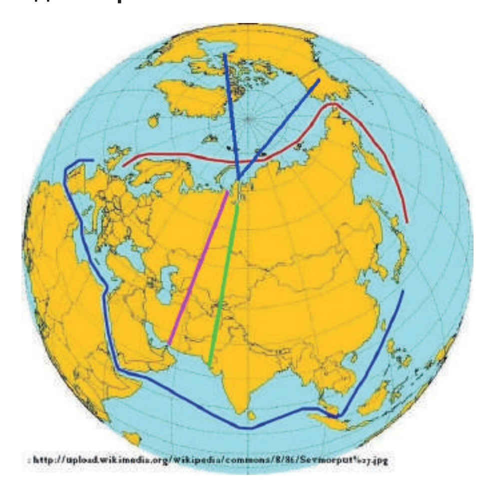
мультимодальной; высокоскоростной мономодальной или полимодальной, с какими скоростными характеристиками, режимами эксплуатации и темпами пространственного развития?

Авторское виденье проблемы и ее решения состоит в следующем:

Из двух ключевых способов освоения территории с моря, либо с суши (рис. 1) в контексте новейших планов превращения Северного морского пути в стратегически важный геоэкономический коридор развития очевиден приоритет второго [Литовский, 2010].

Рисунок 1

Урал как кратчайший евразийский меридиональный транспортно-континентальный коридор (выделен розовой и зеленой линиями*)





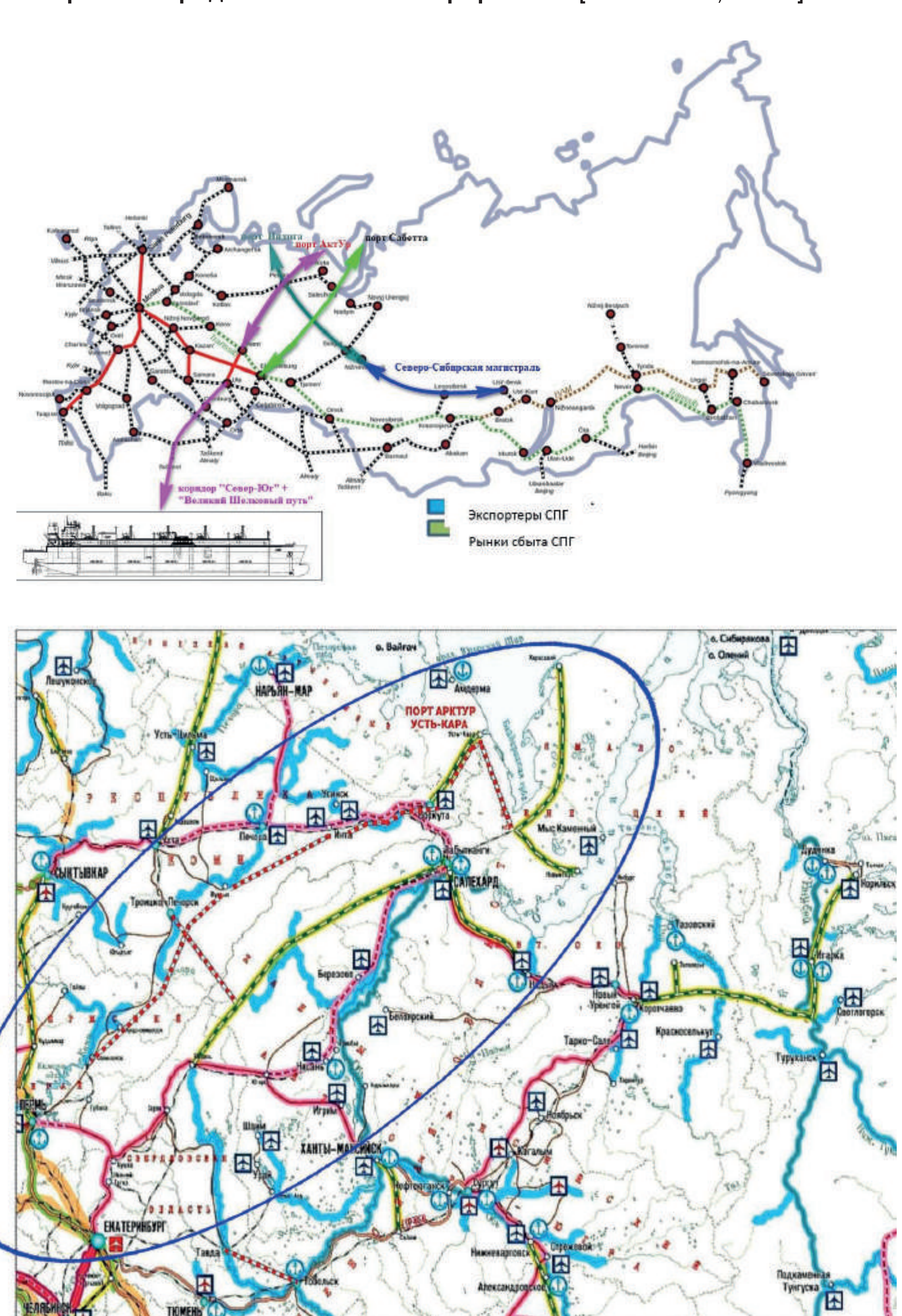
Электронная версия статьи с цветными иллюстрациями доступна в формате pdf по адресу: http://ivran.ru/vostochnaya-analitika

Грузопоток СМП с учетом спроса на него реальных торговых партнеров в обозримой перспективе будет ограничен не более 100 млн.т/год, тогда как субмеридиональный грузопоток Суэцкого канала уже сейчас превышает 1 млрд тонн[2]. Соответственно, если мы нацелены на получение наибольших выгод от сети, нам необходимо ориентироваться на переключение на свою инфраструктуру такого наибольшего меридионального потока и извлечение выгоды не только из проводки, но и предоставления на своей инфраструктуре всего спектра транспортно-логистических услуг в ее опорных точках, что более реализуемо при наличии внутреннего спроса и сухопутной инфраструктуре. В геостратегическом отношении мы – классическая сухопутная, а не морская цивилизация, цивилизация большого, сильно неоднородного, на большей части территории очень разреженного, а в Арктической зоне и вовсе разорванного «островкового» геоэкономического пространства, что для его вовлечения с учетом приоритетов внутреннего перспективного развития предопределяет следующие требования к ТЛК. В целях обеспечения равнодоступности российского геоэкономического пространства транспортные системы и сети России должны обеспечивать его должное «сжатие» по приоритетным внутренним и континентальным евразийским осям! Соответственно, с учетом широтного и меридионального простирания России должны закладываться должные «скоростные» коэффициенты. Например, для Урала, составляющего по меридиану – 2000 км и по широтам от 200 до 400 км – меридианальные скорости должны быть в 5 раз больше широтных! К тому же они должны быть ориентированы на градиентные значения грузо- и пассажиропотоков. Таким образом, для целей внутрирегионального и трансконтинентального развития в качестве опорного элемента транспортного каркаса должна строиться, прежде всего, меридианальная высокоскоростная линия по главному «хребту» России – Уралу, что с учетом приоритетного ныне развития АЗРФ в УрФО обеспечит и приоритетную уральскую природную базу сети, промышленно-сырьевую модель технологическую «платформу» ее формирования для освоения АЗРФ (рис. 2).

[2] http://seanews.ru/2017/12/19/sudooborot-cherez-sujeckij-kanal-5 (дата обращения 27.11.2018).

Рисунок 2

Проект меридиональной сети «Урарктика» [Литовский, 2014]



В этом аспекте для привязки коммуникаций к ландшафту необходимо ориентироваться на пограничные наиболее устойчивые (гравитационно уравновешенные, выделяемые в рамках гравиогеографического пространственного моделирования, горноравнинные ландшафты (рис. 3).

Рисунок 3.1

Рельеф Урала с высотами выше 200м над уровнем моря, подходящий для прокладки дорог (ГИС-модель)

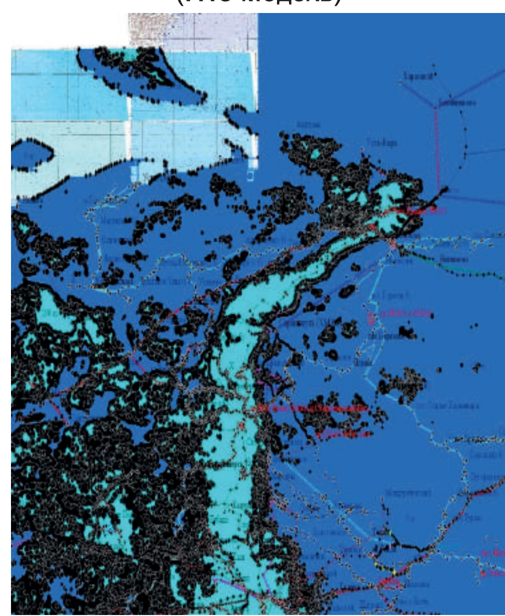
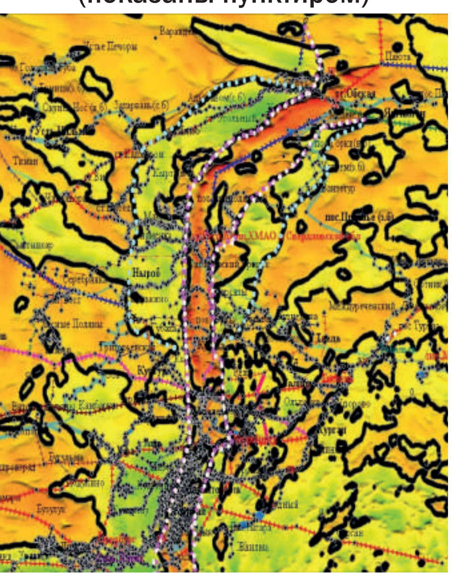


Рисунок 3.2

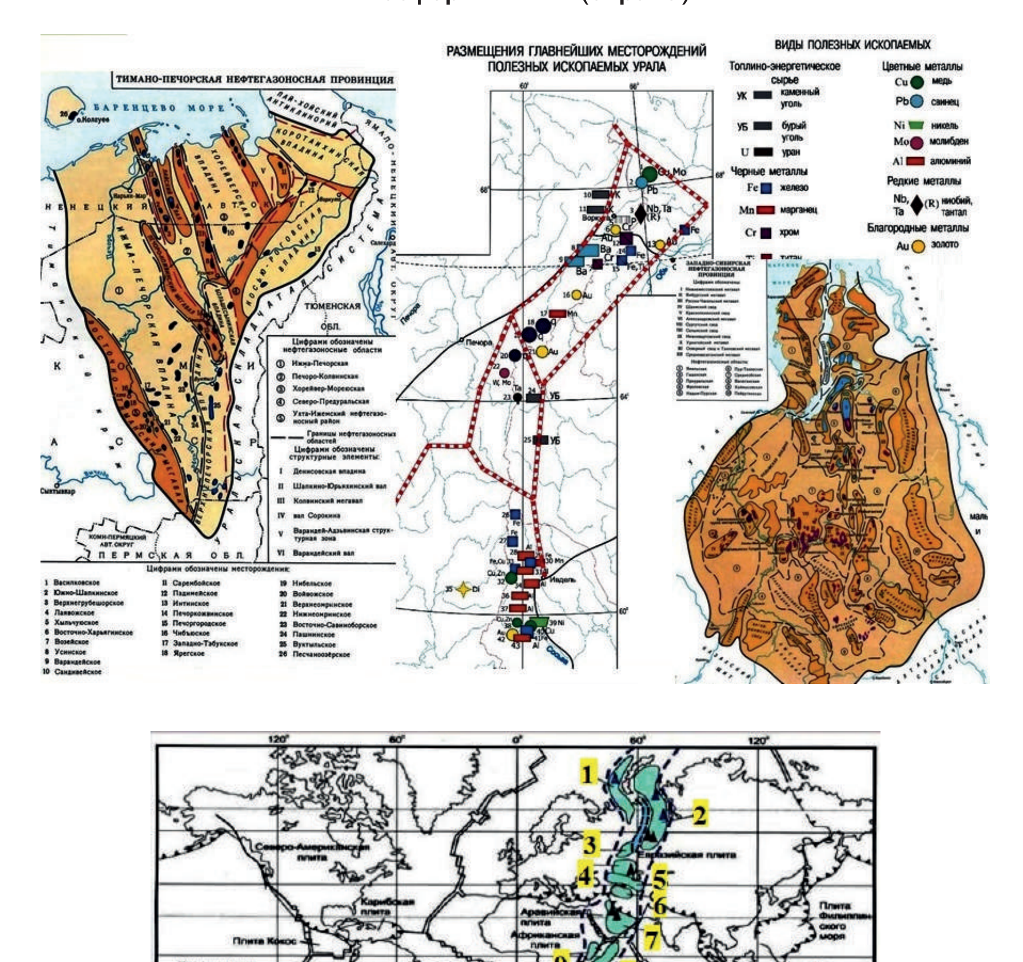
ГИС-модель дорожных коридоров на гравитационно наиболее устойчивых территориях Урала (показаны пунктиром)



Это позволяет не только обеспечивать устойчивость инфраструктуры, но и оптимально использовать потенциал полизональных природных биогеохимические ресурсов. На данном этапе превалирующими могут быть неметаллические энергетические ресурсы (углеводороды, угли и соли), а в перспективе – горнорудные, строительные и возобновляемые водородные ресурсы, расположенные как в пределах горной части Урала, так и на его осевых продолжениях и флангах в зоне континентальных геотектонических разломов (рис. 4) [Смыслов, 2003].

Рисунок 4

Перспективная меридиональная уральская инфраструктура (слева) по отноше-нию к главным минерально-сырьевым провинциям и положение Урало-Африканского трансконтинентального нефтегазового пояса на схеме литосферных плит (справа)

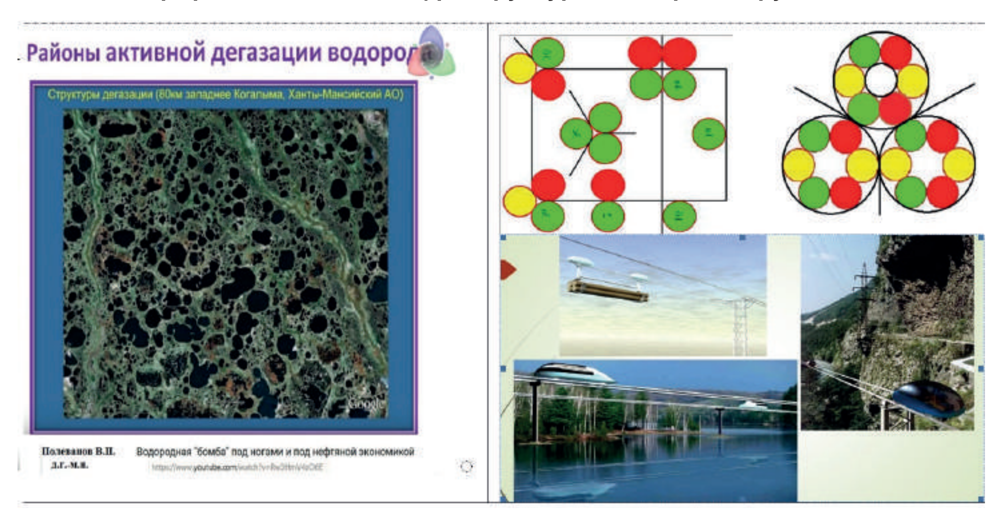


Цифрами курсивом здесь обозначены: **1** – океанические рифты и трансформные разломы, **2** – границы литосферных плит в зонах поглощения и коллизий, **3** – осадочные бассейны с установленной нефтегазоносностью (из них крупными цифрами выделены: 1 – Тимано-Баренцевоморский, 2 – Западно-Сибирский, 3 – Волго-Уральский, 4 – Прикаспийский, 5 – западный фланг Амударьинского, 6 – Южно-Каспийский, 7 – Персидского залива, 8 – Восточно-Африканский).

В переходных зонах широтной гравиостабилизации и уравновешивания – зонах современной сбалансированности трангрессионно-регресионных явлений (должного поднятия дневных поверхностей) для пространственной привязки следовало бы сориентироваться на природоподобные сети типа «Полярное кружево» [Литовский, Концепция, 2016] или «Степная (Оренбургская) паутинка» [Литовский, Гравиогеография,2018], поскольку они, как правило, находятся в зонах с наличием мерзлоты и криоонеустойчивости (растепления грунтов и газовых прорывов [Сывороткин, 2002; 1996]) в зонах болот и полигональных тундр [Литовский, О новом концепте, 2016], на территориях карста и ячеистой локализации углеводородов, водорода, гелия и солей [Маракушев,2012] в степных, полупустынных или пустынных зонах (рис. 5).

Рисунок 5

Природоподобная инфраструктура "Полярная кружево»

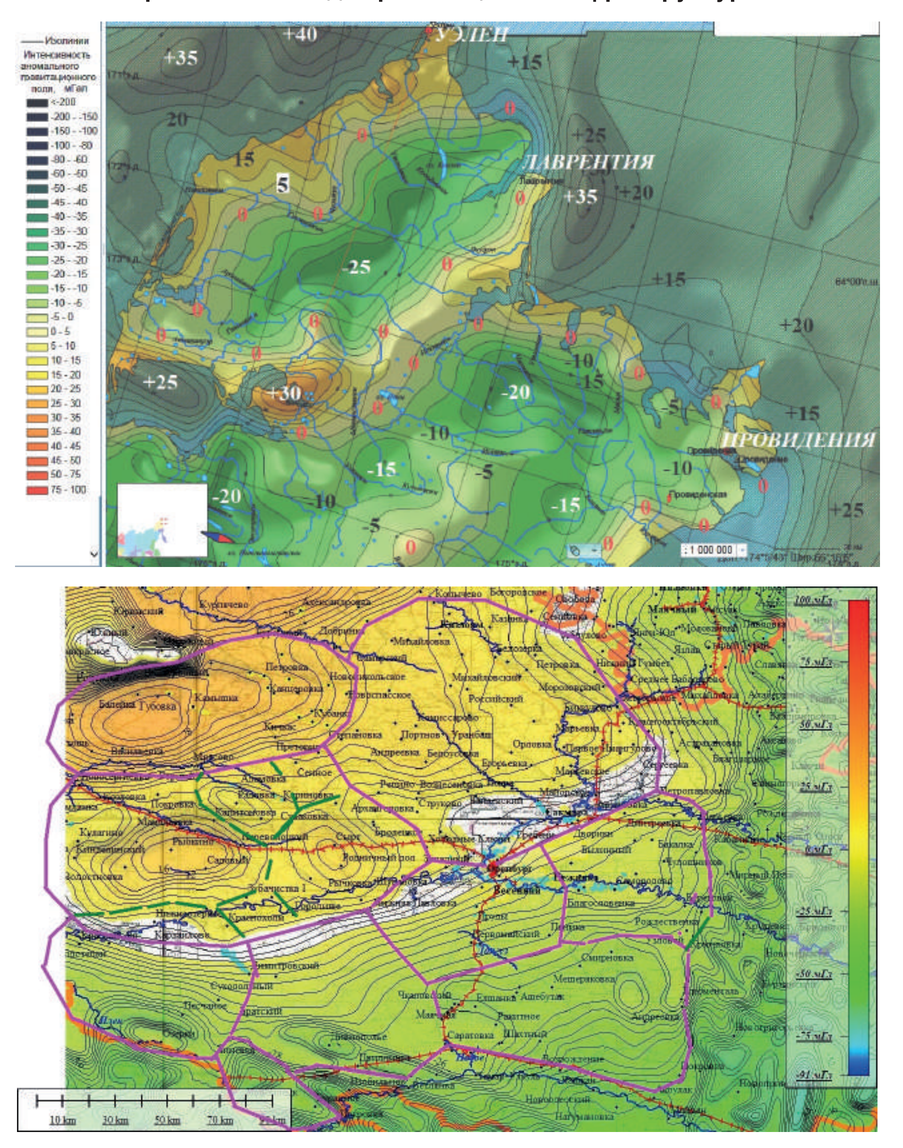




Таким образом, там необходимо создание природоподобных «ячеистых» сетей на наиболее устойчивых из локальных территорий, отыскать которые и максимально привязать к доминирующей ресурсной базе также позволяет гравиогеография [Литовский, Теоретико-географ., 2016] (см. примеры: рис. 6–7).

Рисунок 6

Терминалы Уэлен, Лаврентия и порт Провидения на карте аномального поля силы тяжести (мГл) Чукотского полуострова с изостатически уравновешенными «коридорами» (нулевые изолинии), приемлемыми для размещения инфраструктуры



В целом это позволяет сформировать Российской Федерации свой транспортно-логистический опорный инновационный надземный транспортный каркас – пояс не только для решения своих внутренних пространственно-экономических задач, но и для удержания под своим ключевым контролем всех прочих Поясов Евразии с устроением наиболее коротких связей между океанами и континентами.

Литература/ References

Литовский В.В. Гравиогеография и природоподобная сеть «Оренбургская паутинка» на основе инфраструктуры Юницкого «Sky Way» для степей Евразии // Степи Северной Евразии: материалы VIII международного симпозиума /под научной редакцией академика РАН А.А. Чибилёва. – Оренбург: ИС УрО РАН, 2018. С. 589–593. [Litovskij V.V. Graviogeografiya i prirodopodobnaya set' «Orenburgskaya pautinka» na osnove infrastruktury YUnickogo «Sky Way» dlya stepej Evrazii // Stepi Severnoj Evrazii: materialy VIII mezhdunarodnogo simpoziuma /pod nauchnoj redakciej akademika RAN A.A. CHibilyova. – Orenburg: IS UrO RAN, 2018].

Литовский В.В. Концепция размещения в Арктике производительных сил на базе инфраструктуры второго уровня А.Э. Юницкого и пространственная модель транспортной сети «Полярное кружево» для «мобильных поселений» // Вестник Мурманского государственного технического университета. 2016, Т. 19. № 2. С. 431–442. [Litovskij V.V. Koncepciya razmeshcheniya v Arktike proizvoditel'nyh sil na baze infrastruktury vtorogo urovnya A. EH. YUnickogo i prostranstvennaya model' transportnoj seti «Polyarnoe kruzhevo» dlya «mobil'nyh poselenij» // Vestnik Murmanskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta. 2016, T.19. № 2].

Литовский В.В. О новом базисе естественных производительных сил и регионального развития в свете прогресса наук о Земле и разработок в сфере инновационного транспорта и инфраструктуры // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2018. № 2(58). С. 126–137. [Litovskij V.V. O novom bazise estestvennyh proizvoditel'nyh sil i regional'nogo razvitiya v svete progressa nauk o Zemle i razrabotok v sfere innovacionnogo transporta i infrastruktury // Sever i rynok: formirovanie ehkonomicheskogo poryadka, 2018. № 2 (58)].

Литовский В.В. О новом концепте формирования северной инфраструктуры и оценки состояния производительных сил в условиях открытой экономики и грядущей транспортной революции // Север и Арктика в новой парадигме мирового развития. Лузинские чтения – 2016. 2016. С. 419–426. [Litovskij V.V. O novom koncepte formirovaniya severnoj infrastruktury i ocenki sostoyaniya proizvoditel'nyh sil v usloviyah otkrytoj ehkonomiki i gryadushchej transportnoj revolyucii // Sever i Arktika v novoj paradigme mirovogo razvitiya. Luzinskie chteniya – 2016. 2016].

Литовский, В. В. О стратегии регионального и инфраструктурного развития арктической зоны Российской Федерации: проект «Урарктика» / В.В. Литовский // Эко-потенциал. 2014. № 4 (8). С. 55–71. [Litovskij, V. V. O strategii regional'nogo i infrastrukturnogo razvitiya arkticheskoj zony Rossijskoj Federacii: proekt «Urarktika» / V.V. Litovskij // EHko-potencial. 2014. № 4 (8)].

Литовский В.В. Статус северного морского пути для УрФО и развития его межрегиональных и внешнеторговых связей // Транспорт Урала, № 4 (27). 2010. С. 3–7. [Litovskij V.V. Status severnogo morskogo puti dlya UrFO i razvitiya ego mezhregional'nyh i vneshnetorgovyh svyazej // Transport Urala, № 4 (27). 2010].

Литовский В.В. Теоретико-географические основы формирования доминантного урало-арктического пространства и его инфраструктуры (для задач формирования многофункционального базисного опорного внутреннего и континентального моста России по оси «Север-Юг»). М.: ГЕОС, 2016. 398 с. [Litovskij V.V. Teoretiko-geograficheskie osnovy formirovaniya dominantnogo uralo-arkticheskogo prostranstva i ego infrastruktury (dlya zadach formirovaniya mnogofunkcional'nogo bazisnogo opornogo vnutrennego i kontinental'nogo mosta Rossii po osi «Sever-YUg»). Moscow: GEOS, 2016].

Маракушев А.А., Маракушев С.А. Природа ассоциации соляных и нефтяных залежей // Пространство и Время. 2012. № 1(7). С. 120–126. [Marakushev A.A., Marakushev S.A. Priroda associacii solyanyh i neftyanyh zalezhej // Prostranstvo i Vremya. 2012. № 1(7)].

Смыслов А.А., Козлов А.В., Вяхирев Ю.Р. Проблемы нефтяной отрасли в XXI веке и пути их решения // Актуальные проблемы минерально-сырьевого комплекса. Приложение к Запискам Горного института, 2003. С. 1–12. [Smyslov A.A., Kozlov A.V., Vyahirev YU.R. Problemy neftyanoj otrasli v XXI veke i puti ih resheniya // Aktual'nye problemy mineral'no-syr'evogo kompleksa. Prilozhenie k Zapiskam Gornogo instituta, 2003].

Сывороткин В.Л. Глубинная дегазация и глобальные катастрофы. М.: ЗАО «Геоинформмарк», 2002. 250 с. [Syvorotkin V.L. Glubinnaya degazaciya i global'nye katastrofy. Moscow: ZAO «Geoinformmark», 2002].

Сывороткин В.Л. Рифтогенез и озоновый слой. М.: ЗАО «Геоинформмарк», 1996. 62 с. [Syvorotkin V.L. Riftogenez i ozonovyj sloj. Moscow: ZAO «Geoinformmark», 1996].

Тимофеев-Ресовский Н.В. Биосфера и человечество //Научн. тр. Обнинского отдела Географического общества СССР. Сб. I. 1968. С. 3–12. [Timofeev-Resovskij N.V. Biosfera i chelovechestvo //Nauchn. tr. Obninskogo otdela Geograficheskogo obshchestva USSR. Vol. I. 1968].

*Мосолова О. В.**

АВСТРАЛИЯ: ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА

Mosolova O. V.**

AUSTRALIA: TRANSPORT DEVELOPMENT POLICIES

Аннотация: Правительство Австралии уделяет большое внимание развитию транспортной системы в стране. Частный сектор также играет большую роль в развитии транспортной инфраструктуры Австралии.

Ключевые слова: Австралия, транспортная политика, развитие инфраструктуры.

Abstract: The government of Australia give a grant attention to development of the transportation system. The private sector also play an important role in the development of transportation infrastructure.

Keywords*:* Australia, transportation policy, infrastructure development.

Правительство Австралии уделяет значительное внимание развитию транспортной системы. Частный сектор также активно участвует в работе по строительству и эксплуатации на территории страны автомобильных и железных дорог, аэропортов и портовых сооружений. Например, крупнейшие аэропорты сдаются в аренду частным компаниям для создания конкурентной среды. То же происходит с морскими портами и железными дорогами [Australian Bureau, 2012].

Большие расстояния – это основное препятствие, которое приходилось преодолевать для развития экономики страны. Морские перевозки всегда были необходимы для перемещения тяжелых массовых грузов. Общий грузооборот портов Австралии в год составляет более 400 млн т международных массовых грузов (из них 70% приходится на долю железной руды и угля) и более 22 млн т международных немассовых грузов.

По масштабам оборота массовых грузов ведущие позиции занимают порты Дампир (железная руда), Порт-Хедленд (железная руда), Ньюкасл (каменный уголь и железная руда) и Хей-Пойнт (каменный уголь). Столицы всех штатов расположены на побережьях и являются грузовыми портами общего типа. Мельбурн, Сидней, Брисбен и Фримантл (аванпорт Перта) являются крупнейшими портами по показателям общего грузооборота.

Интересно отметить, что для обслуживания многочисленных туристов, прибывающих в Австралию, вдоль побережья курсируют рейсовые и круизные

* *Мосолова Ольга Владимировна* – кандидат экономических наук, старший научный сотрудник Института востоковедения РАН, г. Москва; e-mail: mosolova.olg@yandex.ru.

** *Mosolova Olga Vladimirovna* – candidate of sciences (economics), senior researcher, Institute of Oriental Studies, RAS, Moscow; e-mail: mosolova.olg@yandex.ru.

катера, путешествие на которых даёт прекрасное представление о природных достопримечательностях страны.

Что касается железных дорог, то первая из них была построена в Мельбурне в 1854 г. В дальнейшем нескоординированное строительство дорог с разной шириной колеи привело к созданию системы, которая была неудобной и дорогой. В связи с этим важной задачей для правительства стал перевод национальной системы железных дорог на единую стандартную колею, в частности, перестройка железнодорожной линии Аделаида – Мельбурн (1895 г.)

Общая длина сети государственных железных дорог, на сегодняшний день, составляет более 33370 км, кроме того, действуют ещё частные линии, принадлежащие главным образом компаниям по добыче железной руды, в том числе линия Маунт-Ньюмен протяжённостью 425 км и линия Хамерсли протяжённостью 390 км (обе находятся в Западной Австралии).

Система государственных железных дорог, долгое время раздельно управлявшаяся разными штатами, в 1991 г. была переподчинена Национальной железнодорожной корпорации. В настоящее время все главные города Австралии, кроме Хобарта, связаны между собой железной дорогой.

Что касается автомобильных дорог, то в Австралии широко развита сеть дорог и магистралей, содержащихся в хорошем состоянии. Общая длина дорожной сети составляет более 803000 км, но она распределена неравномерно. В достаточной степени обеспечены дорогами только восточные, юго-восточные и юго-западные районы страны. Лишь порядка 40% всех дорог имеют твёрдое покрытие – асфальтовое или бетонное. В настоящее время имеется кольцевая дорога с твёрдым покрытием, опоясывающая материк, и субмеридиональная дорога Дарвин – Аделаида.

В Австралии существует национальная система автомобильных дорог, финансируемая правительством. Она включает более 1000 км дорог бесплатного пользования, а в 1990-х гг. началось строительство платных дорог частными подрядчиками (особенно в районе Мельбурна). По дорогам Австралии передвигаются самые длинные в мире автопоезда: мощные тягачи везут 2–4 гружёных прицепа, здесь же был зарегистрирован и мировой рекорд по длине автопоезда.

Что касается воздушного сообщения, то с середины 1990-х гг. Австралия следует политике «открытого неба», позволяя большому числу международных авиакомпаний участвовать на рынке авиаперевозок страны. Существует множество авиакомпаний, предлагающих разнообразные тарифы на перелёт в Австралию. Можно лететь напрямую через Тихий океан или Азию до международных аэропортов Сиднея или Мельбурна. В Брисбене, Аделаиде, Перте, Дарвине, Кернсе и Хобарте также имеются международные терминалы. Многие авиалинии предоставляют возможность прилететь в один аэропорт и улететь из другого.

Во внутренних авиаперевозках действует принцип «2-х политик авиаперевозок» – половина перевозок осуществляется государственными перевозчиками, половина – частными. Соглашения между частными и государственными

перевозчиками предусматривают, что они делят пополам рейсы, мощности (аэропорты), расписание и прибыли. Австралийские внутренние авиалинии предоставляют широкую сеть перелётов, что позволяет быстро перемещаться между городами.

Также благодаря воздушному транспорту в обширные малонаселённые районы страны регулярно доставляются почта, все необходимые грузы, а также осуществляется скорая медицинская помощь. На внутренних линиях пассажирские перевозки обеспечиваются главным образом авиакомпаниями «Куонтас» и «Ансетт».

На протяжении десятилетий основные принципы функционирования двух авиакомпаний регулировались правительством, причём одна из них («Ансетт») была частной, а другая («Трансострелиен эрлайнз» или «Острелиен эрлайнз») – государственной. Кроме того, международными перевозками занималась государственная компания «Куонтас». В 1990-х гг. компании «Куонтас» и «Острелиен эрлайнз» слились, объединённая компания «Куонтас» была приватизирована и теперь обслуживает и внутренние, и международные рейсы. Кроме того, «Ансетт» тоже стала обслуживать международные рейсы. Внутренние авиалинии в настоящее время открыты для конкуренции, но ни одна из мелких компаний не может конкурировать с «Куонтас» и «Ансетт».

Общий пассажирооборот международных аэропортов Австралии составляет более 13 млн человек в год, причём почти половина его приходится на долю аэропорта Сиднея. На внутренних авиалиниях 29% пассажирооборота также приходится на долю аэропорта Сиднея и 24% на долю аэропорта Мельбурна.

В целом транспорт играет важную роль в экономике Австралии. На его долю приходится примерно 6% валового внутреннего продукта страны [The Far East and Australia, 2006, p. 73]. При этом он относится к числу наиболее динамично развивающихся секторов национальной экономики.

Литература /References/

Australian Bureau of Statistics. Year Book Australia, 2012. URL: http://www.abs.gov.au/ausstats/abs (Дата обращения:10.12.2018).

The Far East and Australia. L., 2006.

*Набиев Р. Ф.**

СТЕПНОЙ КОРИДОР И НЕКОТОРЫЕ ЗАКОНОМЕРНОСТИ РАСПОЛОЖЕНИЯ СТОЛИЦ В СЕВЕРНОЙ ЕВРАЗИИ

Nabiev R. F.**

STEPPE CORRIDOR AND SOME REGULARITIES OF LOCATION OF CAPITALS IN NORTHERN EURASIA

Аннотация: Надежность, эффективность и перспективы транспортно-информационных коммуникаций и регионов должны определяться с опорой на опыт прошлого. При этом надёжно выявляются долгосрочные закономерности, и критерии оценки, которыми должны пользоваться учёные в наше время при построении прогнозов. В ходе исследования авторы использовали мир-системный подход и концепт «Северо-евразийская мир-система». В результате исследования выяснилось, что на протяжении тысячелетий столичные города располагались на перекрёстке наиболее крупных речных и сухопутных путей. В рамках концепта «Северо-евразийская мир-система» выявляется долгосрочная тенденция перемещения месторасположения столичных городов вдоль Волго-балтийского пути. Авторы полагают, что главной причиной смещения столицы СЕМС было изменение центров экономического и культурного влияния в Европе и на всем Евразийском Континенте. В соответствии с современными изменениями на мировой арене можно предполагать перспективное смещение экономического центра СНГ и ЕврАзЕс от Москвы на Юго-восток. Выявленные закономерности также могут иметь и оборонное значение.

Ключевые слова: Северо-евразийская мир-система, степной коридор, Волго-балтийский путь, столичные города, карта, смещение, перекрёстки торговых путей, речные пути, Великий шёлковый путь.

Abstract: The history of Northern Eurasia can be studied not only within the framework of national states, but in a coherent set of these empires. This set we called the North-Eurasian world-system. When marking the metropolitan cities on a map in chronological order, a regularity is revealed in their location. All of them were located at the crossroads of the largest river and land routes. A long-term trend of the movement of capital cities on the north-westhas been revealed. On the attached map, developed by us, the dynamics of the «movement» of capitals is illustrated graphically. This peculiar space-time chart is based on 14 points and is statistically reliable. The main reason for the seemingly unjustified shift of the country's capital to the north-west was the change of centers of economic and cultural influence in Europe and throughout the Eurasian Continent. In accordance with modern changes in the world arena, it is possible to assume a prospective shift of the economic center of the CIS and the EurAsECn in the South-East.

Key words: North-Eurasian world-system, Volga-Baltic way, metropolitan cities, map, displacement, crossroads of trade routes, river routes, Great Silk Road

* *Набиев Рустам Фанисович* – д.и.н., профессор кафедры государственно-правовых дисциплин Казанского юридического института МВД РФ. г. Казань; e-mail: nabiev_bulg@mail.ru.

** *Nabiev Rustam Fanisovich* – Doctor of History, Professor of Department of Public Law Disciplines of the Kazan Law Institute. Kazan; e-mail: nabiev_bulg@mail.ru.

Необходимость ухода от сугубо национального взгляда на историю осознаётся в наше время в разных уголках планеты. Разработка исторических концепций, охватывающих регионы объединяющие несколько цивилизаций, ведётся в Европе, арабских странах, Африке, Латинской Америке. И в нашей стране длительное время существует подход, способный объединить региональные истории народов СНГ и РФ: это т. н. «евразийство». Его основной недостаток – в размытости пространственных и временных границ. Английская теория «хардленда», выделяя некое ядро Евразии, основывается на реальных географических критериях, но мистически трактует их [Mackinder, 1904, p. 421–37][1].

Этот недостаток устраняется применением по отношению к территории нашей страны мир-системного подхода. Основателями теории мир-систем (мир-экономик) считаются Фернан Бродель и Иммануил Валлерстайн [Валлерстайн, 2001]. Их подход был существенно развит российскими учёными Л.Е. Грининым и А.В. Коротаевым [Гринин, 2008, с. 22–57]. Понятие «Северо-евразийская мир-система» (СЕМС) введено нами [Набиев, 2010 и др.]. Этим понятием обозначается совокупность постоянно взаимодействовавших на территории нашей страны цивилизаций и культур в их развитии. В разные времена народы, проживавшие к югу и северу от степей, объединялись различными крупными державами, поэтому скифское государство, гуннский и тюркский каганаты, «Великую Булгарию», «Золотую Орду», Российскую империю, СССР и СНГ мы рассматриваем как различные формы и этапы развития СЕМС. В своем последовательном развитии они проявляют выраженную преемственность.

Политики и мыслители этих «степных» империй могли не осознавать принадлежности своей культуры к северо-евразийскому наднациональному сообществу, но их «цивилизованные» соседи неоднократно обращали на это внимание и обобщенно называли государство северных народов именем господствующего этноса: «кедарит», «скиф», «гунн», «татар», «рус»…

С глубокой древности историки и писатели рассматривали всё разнообразие народов и культур северной Евразии, как единую общность и даже государство (империю). В этой «Скифии» менялись лишь доминирующие народы, при том, что остальные продолжали проживать на этой же территории. Предки всех современных народов Восточной Европы и Сибири с античных времён развивались в рамках и под эгидой этой «Степной империи».

Она периодически распадалась и вскоре воссоздавалась вновь во главе с новым лидером и новой «титульной нацией». Но при этом, она практически всегда охватывала население одних и тех же регионов. Новые народы не вливались в «евразийский котёл» извне. Никому не удавалось захватить её извне, тем более – колонизировать. И эта особенность была подмечена довольно давно.

---

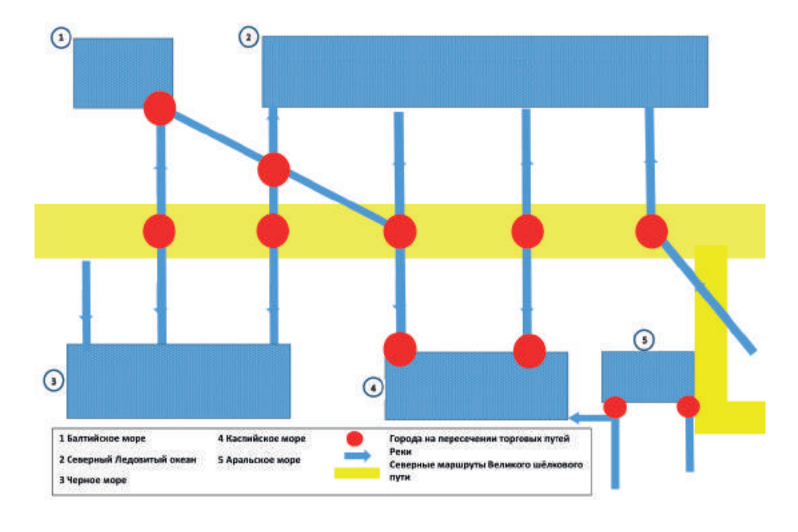
[1] В то же время они выявили одну из ключевых причин непобедимости евразийских империй внешними силами. Это несоответствие ландшафта и применяемых транспортных средств. В частности, ни одна армия не обладала необходимым количеством и качеством конницы.

Многие века историки «развитых» стран вынуждены были констатировать, подобно Никифору Григоре, незыблемость давней закономерности: «Скифы [так он обобщенно называл все северные державы, включая татар], проникая в Европу и подчиняя себе сарматов и германцев, принимали себе их имя… до Ливии… за Геркулесовы столбы… на кого не нападут они, всех по большей части одолевают, делаясь владыками чужих стран. А отечество их самих – Скифию едва ли кто когда порабощал. Причина этому та, что они издревле проводят жизнь простую и воздержанную…» [Никифор Григора, 2011, с. 235].

Особенностью предложенной нами концепции СЕМС является тот факт, что она обладает пространственными пределами (подвижными, но вполне определёнными), а её развитие достаточно отчётливо прослеживается во времени. Кроме того, СЕМС обладает логистической структурой: её «становым хребтом» является относительно ровный степной «проспект», растянувшийся в широтном направлении на тысячи километров. Он периодически пересекается речными «магистралями», влекущими корабли с юга на север и севера на юг (см. рис. 1).

Рисунок 1

Схематичное изображение транспортно-логистической основы СЕМС



На перекрёстках путей (местах пересечения речных и сухопутных путей) с древнейших времен основывались города. На пересечении крупнейших путей, с большим товарооборотом, города росли быстрее, они также быстро восстанавливаясь после пожаров и разрушений.

К сожалению, немногие знают, что крупнейшие города на евразийском пространстве располагались именно в степной зоне. Причём, в разное время они достаточно определённо отмечались современниками. Так, например, крошечные города-полисы греков-колонистов не шли ни в какое сравнение

со скифскими городами типа Бельского городища. «Только в Поднепровье историки обнаружили 260 городищ и почти 1000 селищ»[2]. Известны города гуннов, авар, булгар, кипчаков…

Очевидно, что теория регион-экономик Кеничи Омаэ имеет весьма глубокие корни, восходящие ко временам ранних «глобализаций».

Столицей очередной евразийской империи становился один из городов, стоящих на пересечении путей с наибольшей интенсивностью движения. Причём, правитель мог желать размещать ставку и в других местах, но она неизменно стремилась к крупнейшему, на то время перекрёстку, региональному рынку и городу. В размещении столичных городов нами выявлен ряд достаточно устойчивых закономерностей.

Предшествующие цивилизации передали будущей Московской державе и Российской империи в наследство многие десятки городов и даже их системы.

Только осмыслить и оценить эти системы современный исследователь, как правило, не может; во всяком случае, пока исходит из положений национальной истории. Действительно, весьма сложно найти общее между Санкт-Петербургом, Древним Ростовом или Ургенчем. Но если древние города рассматривать в рамках древних до русских культур или в рамках СЕМС, то появляется возможность выявить устойчивые долговременные закономерности. В том числе и в расположении столичных городов. Некоторые из них мы выявили. Одну из них представляем.

На карте, разработанной и представленной нами, можно ознакомиться с динамикой «перемещения» столичных городов на территории Восточной Европы. Этот своеобразный пространственно-временной график базируется на 14 пунктах и является статистически надёжным. В пользу этой закономерности свидетельствует и факт обратного движения по тому же направлению. Этот график практически не имеет хронологических разрывов, что также усиливает нашу позицию (см. рис. 2).

Отклонения от этой закономерности были, но носили кратковременный характер (Хунигард времен Атиллы, Фанагория, Саркел). Эти отклонения лишь подтверждают правильность выбранного нами алгоритма исследования: столица империи стремится к утверждению на перекрестке наиболее активных путей.

Следует обратить внимание на одну особенность этого пространственно-временного графика: налицо, казалось бы, неоправданное смещение столицы страны на северо-запад, в то время как с XVII в. её географический центр смещался на восток. Более рациональным было бы размещение столицы России около её географического центра. Основная причина этого противоречия будет рассмотрена несколько ниже.

На чём же базировалась методика, позволившая нам построить эту закономерность? Особенностью авторского подхода явился поиск и выявление наиболее крупных перекрестков торговых путей. Причём, учитывая, что

---

[2] Коломийцев И. Народ-невидимка. Обновленная версия. URL: http://kdet.ucoz.ru/index/glava_shestnadcataja_imperija_arianta/0–168 (дата обращения: 23.11.2018).

с древнейших пор реки являлись наиболее удобными путями сообщения, а водный транспорт – самым дешёвым, то наиболее оживлённый торговый центр Восточной Европы автоматически следует искать на берегах наиболее крупной реки. Место пересечения основного речного пути с актуальным на данный момент сухопутным маршрутом и будет тем торговым перекрёстком, на котором неизбежно вырастал крупный город. Он вскоре и становился столицей государства.

Рисунок 2

Схема пространственно-временного смещения столиц Евразийской державы вдоль Каспийско-балтийского торгового пути от Хорезма до Петербурга и обратно



Исходя из данных карты размещения столиц можно сделать вывод, что с течением веков усиливалась тенденция перемещения столичного города евразийской державы из Средней Азии на северо-запад вдоль волжского пути. Но, что не менее интересно, в дальнейшем обнаруживается обратная тенденция: движение столицы по той же траектории в противоположном направлении. Так, в 1918 году она была возвращена из Петрограда в Москву, в проекте преобразований декабристов столицу России следовало далее перенести в Нижний Новгород, а в 1941 году основным дублёром столицы был определен Куйбышев (Самара)…

С чем была связана столь явственная динамика и направленность перемещения столичных городов? На наш взгляд, в первую очередь это связано с двумя основными факторами: удобством управления подведомственной территорией и удобством выхода на основные мировые рынки.

Об этом, кстати, прямо говорили русские правители и экономисты. Так, например, ещё летописец словами князя Святослава пытался мотивировать перенос столицы из Киева на Днепре в Киев (Раш-кеве?) на Дунае, т. к. там сходились в то время основные торговые пути: «Яко ту вся благая сходятся: от грек – злато, поволоки, вина, овощеве розньноличья; и Щехъ же из угор сребро и комони, из Руси же – скора и воск и мед и челядь»[3].

Петр I также не скрывал свою идею фикс (*idée fixe)*, связанную с закладкой Петербурга, и она всем известна – «окно в Европу».

Таким образом, можно констатировать факт того, что великие евразийские империи имели в своей основе общую для всех транспортно-логистическую систему, включающую сплошной степной коридор, протянувшийся в широтном направлении и речную систему, в которой наиболее мощные водные пути имели меридиональную направленность.

Основной причиной, казалось бы, неоправданного смещения столицы страны на северо-запад было стремление приблизиться к наиболее перспективным рынкам и центрам экономического и культурного влияния на Континенте. Очень важно, что в Европе в средние века также произошло смещение центров экономического развития из южных в северные регионы. В средние века общеевропейский центр по отношению к Восточной Европе смещался на север. Это обстоятельство резко повысило значимость Прибалтики уже с XIII века. Овладение крестоносцами Причерноморскими и Прибалтийскими портами (а не монгольское нашествие) превратили днепровский путь «из варяг в греки» региональным.

Эти же обстоятельства и, особенно, расцвет экономики «Золотой Орды» вновь сделали наиболее перспективным направлением международной торговли северо-западное, то есть Каспийско-Балтийский волжский путь.

Нарастающая гражданская война в Государстве Джучидов, начавшаяся в 60-х гг. XIV в., дестабилизировала общую обстановку и лишила экономику базового фактора – безопасности. Как следствие, традиционные маршруты Великого шёлкового пути, проходившие по степной зоне, утратили рентабельность. Кстати, именно в этом нам видится основная причина гибели древней системы южных городов, располагавшихся в степном коридоре.

В XV веке речные и морские пути всё чаще оказывались более выгодными для европейских торговцев, чем сухопутные, а морские операции предоставляли более высокую норму прибыли.

Со второй половины XVI в. после падения Казани и Астрахани исламские страны наложили эмбарго на торговлю Московской Русью (как со «страной-агрессором») и в связи с этим даже изменили торговые маршруты. В то же время с утверждением династии Мин «Поднебесная» ограничила связи с Западом и стала проводить политику самоизоляции. Таким образом, для растущего Московского государства наиболее перспективными оставались

[3] Лаврентьевская летопись. [Электронный ресурс] // http://expositions.nlr.ru. URL: (дата обращения: 12.07.2017).

именно северо-западное и северное направления. Они и использовались максимально с середины XVI века.

Все эти факторы на столетия придали исключительную значимость волго-балтийскому торговому пути, который со временем утратил значимость международного, но приобретал особую важность в качестве главной оси логистики и внутренней торговли новой растущей евразийской империи.

Представленная нами закономерность размещения столицы СЕМС в зависимости от основных путей может работать и в перспективе. Представленные закономерности должны учитываться экономистами, военными и «транспортниками» при разработке конкретных моделей и программ.

Практическое применение выявленной закономерности может быть многоотраслевым и многогранным. Результат любой научной разработки, как правило, зависит от способности управленцев ее осознать, и уровня готовности исполнителей реализовать ее. В данной статье авторы лишь в тезисной форме обозначают некоторые направления ее применения.

Так, например, в связи с вероятным внедрением новых видов транспорта и изменением расстановки сил на мировой арене, формированием новых могущественных экономических держав всё более очевидным становится необходимость переноса экономического центра страны (не обязательно столицы) ближе к новым перспективным рынкам.

Так, например, если будет реализован проект иранского канала, то наиболее перспективным местом (в границах РФ) для нового экономического центра неизбежно вновь станет Нижнее Поволжье…

Учитывая растущую мощь экономик стран Дальнего Востока, Средней Азии и Индии, хорошую динамику и перспективы их развития, центр экономической жизни СЕМС объективно смещается на юго-восток. В этой связи грядущие перемены в системе транспортных путей неизбежны и объективно стремятся в район Казахстана.

В настоящее время одним из наиболее выгодных и перспективных является проект построения трансконтинентальной скоростной железнодорожной магистрали. Конечно же, различные аспекты скоростных магистралей давно и подробно рассматриваются специалистами. Железные дороги Российской Федерации (за редким исключением) повторяют прежние караванные маршруты, проходя по тем же узловым пунктам, что и тысячелетия назад.

Нам же хотелось бы обратить внимание ещё на одно важное обстоятельство, которое способно изменить подходы к осмыслению оборонной доктрины стран СНГ. Так, например, исходя из теорий типа «Хардленда» англоязычный гегемон начала XX века сделал весьма прагматичный вывод: <следует способствовать развитию транспортной системы России>. В этом отношении весьма примечательны те усилия, которые предприняли наши «партнёры» для финансирования и строительства Транссибирской железнодорожной магистрали (ТСМ) [Мигулин П.П.][4].

[4] Подробнее см.: Сигачев С. Цена Транссиба. Сколько стоил Транссиб для Российской нации? [электронный ресурс] // Transsib.ru URL: http://www.transsib.ru/cat-value.htm (дата обращения: 03.04.2012).

Весьма немногие обращают внимание на то, что «союзники» не дали возможности Российской империи воспользоваться ТСМ даже в той мере, как этот широтный путь использовался во времена расцвета Государства Джучидов («Золотой Орды»), которое процветало за счет международной торговли и эксплуатации трансконтинентальных торговых путей. По разным причинам Россия практически не использовала возможности самого короткого трансконтинентального пути.

Но, что не менее важно, что главы Антанты смогли протестировать рекомендации Мак Киндера и его последователей по завоеванию России. Мы хотели бы обратить внимание на «странную» эвакуацию чехословацкого корпуса (он находился под прямым управлением командования Антанты) в 1918 году из Украины через Сибирь по ТСМ. Что самое примечательное – это успешное благодаря железной дороге использование ничтожных по российским масштабам чешских сил (без артиллерии и техники!) для отторжения большей части страны. Огромные пространства от Казани до Владивостока одномоментно были выведены из подчинения центрального правительства[5]. Таким образом, будущие скоростные магистрали, находящиеся в доверительном управлении у «партнеров» и использующие чужие стандарты не только уязвимы при кризисах, но и, при определённых условиях, могут представлять потенциальную военную опасность. Наверное, следует вспомнить изначальное требование Николая II строить железные дороги за счет отечественных ресурсов [Саблер, Сосновский, 1903, с. 148].

Именно опасения целостности страны до поры сдерживали руководство Казахстана от «бесплатных» китайских проектов строительства ВСМ. В настоящее время североевразийскую скоростную магистраль пытаются юридически «формально обезопасить» коллективным соглашением, но мы обязаны отдавать себе отчет в том, что на континенте нет сил, которые были бы способны противостоять наземной мощи Китая без применения ядерного оружия, а у тигра с бараном не может быть длительного мира.

Литература/ References

Валлерстайн И. Анализ мировых систем и ситуация в современном мире / пер. с англ. П.М. Кудюкина; под ред. Б.Ю. Кагарлицкого. СПб.: Университетская книга, 2001. [Wallerstein I. (2001). Analysis of world systems and the situation in the modern world. P.M. Kudyukin; ed. by B.Y. Kagarlitsky. St. Petersburg: Universitetskaya kniga].

[5] Наверное, следует обратить внимание на то, что успех гитлеровского наступления 1941 г. в значительной степени был обязан тому обстоятельству, что они смогли максимально эффективно использовать относительно развитую транспортную систему западной части Европейской России. Их высокие темпы продвижения во многом были обязаны шоссейному асфальту и развитой сетью железных дорог, которые они смогли использовать в своих интересах. Напомним, несовпадение ширины колеи железных дорог и недостаток подвижного состава были важным фактором, снижающим мобильность и боеспособность немецких войск на территории СССР.

Гринин Л.Е., Коротаев А.В. Пролегомены к краткой истории Мир-Системы // Философия и общество. 2008. Вып. 2(50). С. 22–57. [Grinin L.E., Korotayev A.V. (2008). Prolegomena to a brief history of the World-System // Philosophy and society. 2008. Issue. 2 (50). P. 22–57].

Коломийцев И. Народ-невидимка [Kolomiytsev I. The Invisible People. Updated version]. URL: http://kdet.ucoz.ru/index/glava_shestnadcataja_imperija _arianta/0–168 (дата обращения: 23.11.2018).

Лаврентьевская летопись [The Laurentian Chronicle]. URL: http://expositions.nlr.ru/LaurentianCodex/_Project/page_Show.php (дата обращения: 12.07.2017).

Мигулин П.П. Наша новейшая железнодорожная политика и железнодорожные займы (1893–1902). Харьков: Печатное дело, 1903. [Migulin P.P. (1903). Our newest railway policy and railway loans (1893–1902). Kharkov: Printing business].

Набиев Р.Ф. Булгарский вопрос и концепция отечественной истории // Национальный / социальный характер, археология идей и современное наследство: материалы всероссийской научной конференции. М.: ИВИ РАН, 2010. С. 95–97. [Nabiev R.F.(2010). Bulgar question and the concept of national history // National / social character, archeology of ideas and the modern inheritance: materials of the all-Russian scientific conference. Moscow. Pp.95–97].

Никифор Григора. Римская история // Становление и расцвет Золотой Орды. Источники по истории Улуса Джучи (1266–1359 гг.) / сост., ком. М.С. Гатин, Л.Ф. Абзалов. Казань: Тат. кн. изд-во, 2011 [Nikifor Grigor (2011). Roman history // Formation and flourishing of the Golden Horde. Sources on the history of Ulus Juchi / compiled. art., comments, pointers, selection of illustrations. M.S. Gatin, L.F. Abzalov. – Kazan: Tat. Prince publishing house].

Саблер С.В., Сосновский И.В. Сибирская железная дорога в ее прошлом и будущем. СПб.: Гос. типография, 1903. [Saber S.V. (1903) Sosnovsky I.V. Siberian railway in its past and future. SPb.: State. printing house].

Сигачев С. Цена Транссиба. Сколько стоил Транссиб для Российской нации? [Sigachyov S. Price TRANS-Siberian Railway. How much was the TRANS-Siberian railway to the Russian nation?] // Transsib.ru. URL: http://www.transsib.ru/cat-value.htm (дата обращения: 03.04.2012).

Mackinder H.J. The geographical pivot of history // The Geographical Journal. 1904. № 23. Pp. 421–37.

*Ротанова И. Н., Кротов А. В., Филина М. В.**

ТРАНСПОРТНО-ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ РОССИЙСКОЙ ЧАСТИ АЛТАЙСКОГО РЕГИОНА В КОНТЕКСТЕ КОНЦЕПЦИИ «ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЯСА ШЕЛКОВОГО ПУТИ»+

Rotanova I. N., Krotov A. V., Filina M. V.**

TRANSPORT-GEOGRAPHICAL POSITION OF THE RUSSIAN PART OF THE ALTAI REGION IN THE CONTEXT OF THE CONCEPT OF «ECONOMIC BELT OF THE SILK ROAD»

Аннотация: В статье представлены результаты транспортно-географического анализа российской части Алтайского региона, включающей Алтайский край и Республику Алтай. Рассмотрены вопросы развития Алтайского транспортного узла в контексте международных транспортных коридоров в рамках концепции «Экономического пояса Шелкового пути».

Ключевые слова: транспортно-географическое положение, Алтайский регион, Большой Алтай, Алтайский край, Республика Алтай, Алтайский транспортный узел, международные транспортные коридоры, концепция «Экономический пояс Шелкового пути».

Abstract: The article presents the results of transport and geographical analysis of the Russian part of the Altai region, including the Altai region and the Republic of Altai. The issues of development of the Altai transport hub in the context of international transport corridors within the concept of «Economic Belt of the Silk Road» are considered.

***Keywords**:* transport-geographical position, Altai region, Great Altai, Altai Krai, Republic of Altai, Altai transport hub, international transport corridors, concept «Economic Belt of the Silk Road».

Экономическое развитие территорий невозможно без стабильной работы транспортного комплекса. Глобализация мировой экономики резко повышает роль этой отрасли как важнейшей инфраструктуры. Эффективная

---

* *Ротанова Ирина Николаевна* – канд. геогр. наук, доцент, доцент кафедры физической географии и геоинформационных систем Алтайского государственного университета; e-mail: rotanova07@inbox.ru.

Кротов Александр Викторович – канд. геогр. наук, доцент, доцент кафедры экономической географии и картографии Алтайского государственного университета; e-mail: krotov_av@mail.ru.

Филина Мария Викторовна – магистрант географического факультета Алтайского государственного университета; e-mail: marusiafi@mail.ru.

** *Rotanova Irina Nikolaevna* – Ph.D. (Geography), associate Professor, associate Professor of Department of Physical Geography and GIS of Altai State University; e-mail: rotanova07@inbox.ru.

Krotov Alexandr Viktorovich – Ph.D. (Geography), associate Professor, associate Professor of Department of Economic Geography and Cartography of Altai State University; e-mail: krotov_av@mail.ru.

Filina Mariya Viktorovna – master's degree student of the geographical faculty of Altai State University; e-mail:marusiafi@mail.ru.

+ *Исследование выполнено в рамках проекта РФФИ № 17-55-53109.*

реализация транспортно-инфраструктурного потенциала создает необходимость перестройки транспортного комплекса, как страны в целом, так и регионов в соответствии с реалиями времени. Новую возможность для национального и регионального развития, международного сотрудничества в сфере транспорта, торговли, инвестиций, гуманитарных отношений представляет концепция «Экономического пояса Шёлкового пути» [Ротанова, 2015, с. 330–348].

С целью анализа условий для развития региональной и интеррегиональной (международной) транспортной инфраструктуры рассмотрено транспортно-географическое положение и различные варианты новых транспортных коридоров российской части Алтайского региона, в частности, выбор Алтая как одного из трансграничных транспортно-логистических узлов Северо-Восточной Азии как части Большой Азии. Одной из основных задач являлось исследование возможности и обоснования создания международного транспортного коридора, проходящего по территории российского Алтая, меридионально соединяющего Синьцзян-Уйгурский автономный район (СУАР) Китая с Транссибирской магистралью, с целью стимулирования в регионе, как индустриально-аграрного, так и инновационного развития [Ротанова, Тикунов, 2018а, с. 393–397]. Для пространственного анализа применены современные геоинформационные технологии, в частности, создан прототип ГИС-атласа Большого Алтая [Ротанова, Тикунов, Тишкин, 2015, с. 59–63; Rotanova, Tikunov, Efremov, 2018, с. 93–98].

Алтай – горная система, расположенная в центральной части Евразии, где сходятся границы четырех государств: России, Казахстана, Монголии и Китая, называемая в геополитическом контексте Алтайским регионом, или Большим Алтаем. Это одно из самых ультраконтинентальных пространств в мире (удаленность от четырех океанов по всем сторонам света здесь превышает 2500 км).

К началу XXI века в Алтайском регионе сложилась благоприятная ситуация для развития взаимовыгодного сотрудничества приграничных административных субъектов четырех стран и, соответственно, возникла необходимость развития транспортных коммуникаций между экономическими, туристическими, гуманитарными акторами международных отношений. Благодаря своему практически идеальному центральному положению, изменению внешнего влияния крупнейших держав европейской, южной и восточной части Евразии, значительному увеличению торгово-экономического взаимодействия и одновременно успехам в совершенствовании транспортных технологий, в Алтайском регионе появилась возможность воспользоваться особенностями своего экономико-географического и геополитического положения, в частности, шансом получения рентных платежей, связанных с транспортными потоками.

В Алтайский регион входят два субъекта Российской Федерации: Алтайский край и Республика Алтай. Через Алтайский край проходят автомагистрали, соединяющие Россию с Монголией и Казахстаном, государствами Центральной

Азии. Через Республику Алтай проходит автомагистраль, соединяющая Россию с Монголией, строится автодорога в Республику Казахстан. Прямого автомобильного сообщения с Китайской Народной Республикой нет, хотя Республика Алтай непосредственно граничит с Синьцзян-Уйгурским национальным районом Китая, протяженность границы составляет немногим более 50 км, проходит в высокогорной труднодоступной области Алтая.

Автомобильные дороги общего пользования в Алтайском крае имеют протяженность около 17000 км (в том числе федеральных – более 600 км). По этому показателю Алтайский край занимает третье место в России и первое место в Сибирском федеральном округе. Из общей протяженности автомобильных дорог: около 8500 км имеют асфальтобетонное покрытие; 6500 км – щебеночное; 2000 км – грунтовые дороги. Все районные центры связаны с Барнаулом автомобильными дорогами с твердым покрытием.

Основу автодорожной транспортной инфраструктуры края составляют федеральные автодороги Р256 (ранее М52) «Чуйский тракт» с подъездом к Барнаулу и А322 (ранее А349) Барнаул – Рубцовск – граница Казахстана.

Федеральная автомобильная дорога «Чуйский тракт»: Новосибирск – Новоалтайск (подъездная дорога к Барнаулу) – Бийск – Майма (подъездная дорога к Горно-Алтайску) – государственная граница с Монголией проходит по территории Новосибирской области, Алтайского края и Республики Алтай.

Федеральная автомобильная дорога А322 (ранее А349) («Змеиногорский тракт») идёт из Барнаула в юго-западном направлении до границы с Казахстаном в 40 км к югу от Рубцовска. Является частью азиатского маршрута АН64 Петропавловск – Астана – Павлодар – Семипалатинск – Рубцовск – Барнаул.

Также по территории края проходят автодороги регионального значения Бийск – Новокузнецк; Бийск – Белокуриха; Алейск – Родино – Кулунда – государственная граница с Республикой Казахстан; Новосибирск – Камень-на-Оби – Барнаул, автодорога «Алтай – Кузбасс», соединяющая с городами Кемеровской области. Основные транспортные коридоры Алтайского края с выходом на соседние регионы показаны на рисунке 1.

В соответствии с программой развития автомобильных дорог Алтайского края, до 2025 года планируется увеличение пропускной способности транспортных путей за счет увеличения доли дорог I и II технических категорий при реконструкции, строительстве обходов городов Барнаула, Бийска, Новоалтайска и Рубцовска.

В Алтайском крае осуществляется внедрение системы государственно-частного партнерства при строительстве автомобильных дорог. На этой основе начато строительство автодороги Змеиногорск – Рубцовск – Михайловка – Славгород – Карасук.

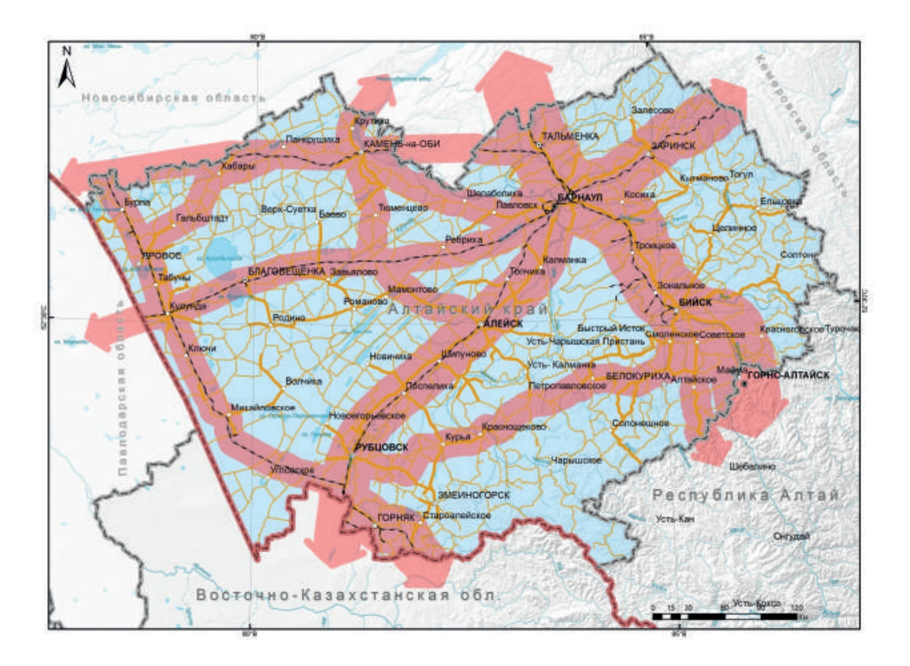
Проводятся работы по строительству и реконструкции объектов, имеющих стратегическое значение и обеспечивающих выход на сопредельные государства и субъекты Российской Федерации.

Железнодорожное сообщение в российской части Алтая имеется только в Алтайском крае. Крупным железнодорожным узлом является город Барнаул.

В настоящее время из Барнаула железнодорожные линии отходят по пяти направлениям: на Новосибирск, Кемерово, Бийск и две на Казахстан (Южная и Туркестано-Сибирская). Железнодорожное сообщение имеют более половины административных районов края. Воздушная сеть развивается на базе международного аэропорта им. Г.С. Титова, функционирующего в г. Барнауле с 1967 г., который является единственным международным аэропортом в Алтайском крае и Республике Алтай. Аэропорт Барнаула имеет возможность принимать практически все типы воздушных судов.

Рисунок 1

Основные транспортные коридоры Алтайского края
[Rotanova, Tikunov, Efremov, 2018, с. 93–98]



Трубопроводный транспорт представлен в крае магистральным газопроводом протяженностью около 4000 км, который проложен от границы с Новосибирской областью до границы с Республикой Алтай.

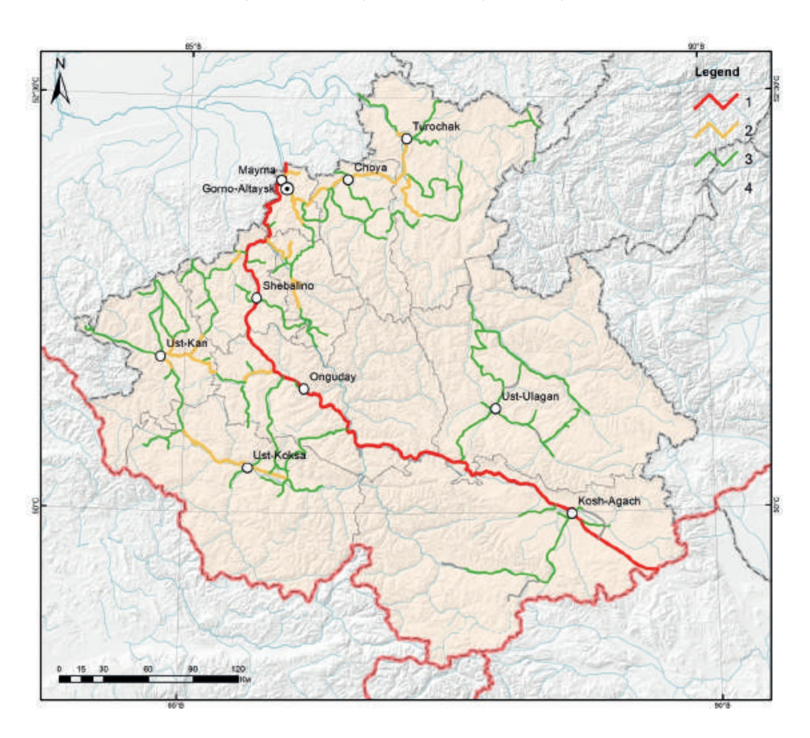
Географические особенности Республики Алтай обусловили развитие двух видов транспорта: автомобильного (90% всех видов перевозок) и авиационного. В Республике Алтай отсутствует железнодорожный и речной транспорт. Автомобильный транспорт и дороги играют исключительно важную роль в обеспечении грузовых и пассажирских перевозок и оказывают огромное влияние на социально-экономическое развитие Республики Алтай.

Сеть автомобильных дорог в Республике Алтай представлена одной федеральной и территориальными автомобильными дорогами. Общая протяженность дорог составляет около 4000 км, из которых 600 км приходится на дорогу

федерального значения Р256 (ранее М52) «Чуйский тракт», 3000 км – это дороги регионального значения, 400 км – дороги местного значения (рис. 2).

Рисунок 2

Основные транспортные коридоры Республики Алтай
[Rotanova, Tikunov, Efremov, 2018, с. 93–98]



Из 3000 км автомобильных дорог регионального значения 80% с твердым покрытием, остальные – грунтовые. При этом дороги с усовершенствованным покрытием (асфальтобетон, черногравийное покрытие) составляют около 800 км, протяженность переходного (гравийного) покрытия насчитывает 1500 км. В основном дороги I–V технической категории. На автомобильных дорогах располагаются 400 мостов. Федеральная автомобильная дорога Р256 (М-52) «Чуйский тракт» (техническая категория – II и III) является частью азиатского маршрута АН4 (Новосибирск – Бийск – Ярантай (Монголия); Урумчи – Исламабад – Карачи). Общая протяженность составляет 960 км, из которых большая часть – 540 км пролегает по территории Республики Алтай. В 2008 г. введена в эксплуатацию автодорога Горно-Алтайск – Турочак – Таштагол, протяженностью 180 км, по которой осуществляется движение транспорта между Республикой Алтай и Кемеровской областью.

Обеспеченность автомобильными дорогами в Республике Алтай на 13% ниже, чем в среднем по стране, одна из низких по Западной Сибири, но выше, чем в среднем по Сибирскому Федеральному округу.

Дорожная обстановка сложная ввиду резко пересеченного и горного рельефа, а также большого количества мостов – 130 штук на 1000 км дорог.

В 2011 году завершена реконструкция аэропорта Горно-Алтайск. Реконструирован аэровокзальный комплекс. В ходе реконструкции аэропорт был оборудован одним из самых современных комплексов светосигнального, радионавигационного и метеооборудования. В аэропорту внедрена новейшая система обслуживания и контроля пассажиров, обработки багажа, улучшена сервисная инфраструктура. Планируется строительство нового здания аэровокзала для обслуживания пассажиров международных авиалиний.

По физико-географическим условиям железнодорожное сообщение в Республике Алтай отсутствует. Ближайшая железнодорожная станция находится в Алтайском крае, в городе Бийск (100 км от Горно-Алтайска).

Стратегия развития железнодорожного транспорта в России на период до 2030 года включает проект строительства железнодорожной ветки Бийск – Горно-Алтайск. Строительство железной дороги отнесено к основным направлениям развития транспортной инфраструктуры в Алтайском крае в сфере железнодорожного транспорта до 2020 г. Цель проекта, имеющего статус социально значимого, обеспечить регион выходом на сеть железных дорог страны.

Одним из стимулирующих условий, способствующих развитию транспортной инфраструктуры в Алтайском регионе, является перспектива подключения к реализации китайской инициативы «Экономического пояса Шёлкового пути», в частности, создания Алтае-Синьцзянского транспортного узла. Создание современной модели транспортной системы северо-запада Китая, куда входит СУАР с транспортным узлом в г. Урумчи, включает в качестве основного вектора развитие в западном направлении – через Казахстан в страны Центральной Азии и далее в Европу. В то же время рассматривается и северный вариант, в частности, соединяющий СУАР с Транссибирской железнодорожной магистралью [Cui et al., 2014. P. 237–249].

Перспективы создания Алтае-Синьцзянского транспортного хаба в рамках стратегической концепции «Экономического пояса Шёлкового пути» будут способствовать:

– развитию сети автомагистралей международного уровня на базе генеральных направлений «Чуйский тракт» с выходом на Монголию и далее на Китай и «Змеиногорский тракт» с выходом на Казахстан и далее на Китай; при этом узловыми пунктами видятся: Барнаул, Бийск, Рубцовск, Змеиногорск в Алтайском крае; Горно-Алтайск, Кош-Агач, Ташанта, Усть-Кан, Усть-Кокса в Республике Алтай;
– развитию сети железнодорожного транспорта от г. Бийска до г. Горно-Алтайска; узловые пункты гг. Бийск и Горно-Алтайск – Майма;
– развитию авиатранспорта: придание международного статуса аэропорту г. Горно-Алтайска, реконструкция аэропорта г. Бийска и ряда аэропортов в административных районах Алтайского края и Республики Алтай.

Большой Алтай и, в частности, российский Алтайский регион могут стать «интеграционной зоной» в силу сложившихся здесь приграничных связей, прохождения традиционных торговых маршрутов, путей миграции населения, приграничного туризма и других условий, создавшихся под влиянием естественных географических и современных геополитических факторов [Ротанова, Тикунов, 2018б, с. 470–475].

Возникновение новых транспортных коридоров, связывающих мировые экономические центры, создает для Алтайского региона уникальную возможность, несмотря на ультраконтинентальность и дотационность, использовать трансграничный потенциал для мощного рывка развития территории через изменения условий хозяйствования и торговли. Правильно выбранные стратегические приоритеты будут способствовать формированию новых транспортных коридоров в приграничных с Алтаем территориях России и стран-соседей.

Литература / References

Ротанова И.Н. Векторы развития туристско-рекреационной дестинации «Большой Алтай» в контексте создания экономического пояса Шелкового пути // Общий дом. Общий шанс: сборник статей Международного форума субрегионального экономического сотрудничества вокруг Алтайских гор в рамках ЭПШП третьего созыва. 11.08.2015. Китай. Синьцзян. Урумчи. – С. 330–348 (рус., кит.). [Rotanova, I. N. (2015). Vectors of the development of the tourist and recreational destination «Big Altai» in the context of creating the economic belt of the Silk Road, Shared House. General chance: a collection of articles of the International Forum of Subregional Economic Cooperation around the Altai Mountains in the framework of the three convocation of the SREB. China. Xinjiang. Urumqi. P. 330–348 (Russian, Chinese).].

Ротанова И.Н., Тикунов В.С. Подходы к формированию Алтайского кластера международного туризма в контексте трансграничных транспортных коридоров экономического пояса Шелкового пути // Наука. Инновации. Технологии, 2018. № 2, С. 161–174. [Rotanova I.N., Tikunov V.S. (2018). Approaches to the formation of the Altai cluster of international tourism in the context of cross-border transport corridors of the Silk Road economic belt // Science. Innovation. Technology, № 2. P. 161–174].

Ротанова И.Н., Тикунов В.С. Векторы развития Алтайской дестинации международного приграничного туризма в контексте транспортных коридоров Экономического пояса Шелкового пути // Материалы XIII международной научной конференции «Природные условия, история и культура Западной Монголии и сопредельных регионов». Барнаул, 20–22 сентября 2017 г. / Алтайский государственный университет, Ховдский государственный университет. Барнаул: Изд-во Алт. ун-та, 2018б. С. 470–475. [Rotanova I.N., Tikunov V.S. (2018). Vectors of the development of the Altai destination of international border tourism in the context of the transport corridors of the Silk Road Economic Belt // Proceedings of the XIII International Scientific Conference «Natural conditions, history and culture of Western Mongolia and adjacent regions». Barnaul, September 20–22, 2017 / Altai State University, Khovd State University. Barnaul: Publishing house Alt. University. Pp. 470–475].

Ротанова И.Н., Тикунов В.С., Тишкин А.А. Атлас Большого Алтая: природа, история, культура. Идея и подходы к созданию / Геодезия и картография. 2014. № 1. С. 59–63. [Rotanova I.N., Tikunov V.S., Tishkin A.A.(20114). Atlas of the Great Altai: nature, history, culture. Idea and approaches to creation / Geodesy and cartography. № 1. P. 59–63].

Cui Weihong, Jiang Yang-ming, Golubchikov Yu. N., Rakhimov K.K., Sobyanin A.D., Tikunov V.S., Wang Yun-fei, Yang Xian-kun. Geographical Substantiation of the Pacific-Atlantic and Indo-Arctic transport Net. – Proceedings of the International Conference «Sustainable Developmentof Territories: Cartography and GI Support», InterCarto/InterGIS20, Belgorod, Kharkov (Ukraine), Kigali (Rwanda), Nairobi (Kenya), 2014. P. 237–249 (кит.).

Rotanova I.N., Tikunov V.S., Efremov G.A. The application of GIS for analysis of preconditions for the development of transport corridors of the Russia Altai in the context of the Great Altai // Proceedings of the Second International Conference of SilkGIS (SilkGIS2018), 23–27.05.2018. Chengdu. China. Part 1. P. 93–98.

*Семенова Н. К.**

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ РОССИИ И КИТАЯ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

Semenova N. K.**

CONCEPTUAL BASES OF TRANSPORT POLICY OF RUSSIA AND CHINA IN CENTRAL ASIA

Аннотация: В условиях ужесточения конкуренции на рынке транспортных услуг в Азии между странами – транзитерами за новые маршруты транспортировок важной задачей является интеграция национальных транспортных путей РФ в единую международную систему посредством сопряжения Евразийского экономического Союза и китайской инициативы «Один пояс – один путь». С одной стороны отношения между Москвой и Пекином достигли беспрецедентно высокого уровня, с другой – присутствует возможность пересечения национальных интересов сторон в регионе ЦА. Для предотвращения подобных рисков сторонам необходимо заранее принимать меры по согласованию совместных действий.

Ключевые слова: Россия, Китай, Центральная Азия, международные транспортные коридоры, национальные интересы.

Abstract: In conditions of tougher competition in the transport services market in Asia between transit countries for new transportation routes, an important task is to integrate the national transport routes of the Russian Federation into a single international system by linking the Eurasian Economic Union and the Chinese initiative «One belt – one way». On the one hand, relations between Moscow and Beijing have reached an unprecedented high level, on the other hand, there is the possibility of intersecting the national interests of the parties in the Central Asian region. To prevent such risks, the parties need to take measures in advance to coordinate joint actions.

Keywords: Russia, China, Central Asia, international transport corridors, national interests.

Процесс глобализации, охвативший сегодня большинство стран мира, самым тесным образом связан с развитием международной транспортной инфраструктуры. Одновременно высокие темпы интеграции международного сотрудничества заставляют искать все новые пути повышения эффективности, чтобы отвечать требованиям времени. Отсюда появление международных транспортных коридоров (МТК), магистральных и высокоскоростных дорог и других нововведений, опирающихся на последние достижения науки и техники. В этих условиях важной задачей является интеграция национальных транспортных путей РФ в единую международную систему. Однако эти

* *Семенова Нелли Кимовна* – канд.полит.наук, старший научный сотрудник, Отдел экономических исследований, Института востоковедения РАН, г. Москва; e-mail: semenovanelli-2011@mail.ru.

** *Semenova Nelli Kimovna* – Candidate of Political Sciences, Senior Researcher, Economic Research Department, Institute of Oriental Studies, Russian Academy of Sciences, Moscow; e-mail: semenovanelli-2011@mail.ru.

процессы имеют свои особенности и протекают далеко не одинаково в разных странах и регионах.

За годы независимого существования в центрально азиатских странах произошло заметное изменение географии размещения производительных сил, возникли новые экономические центры. Этим обусловлено ужесточение конкуренции на рынке транспортных услуг в Азии между странами – транзитерами за новые маршруты транспортировок.

В этом контексте транспортные магистрали России, занимающей уникальное положение на геополитической карте Евразии, могут дать стране исторический шанс вписаться в процесс глобализации и интеграции. Российский транспорт может стать главным связующим звеном в торговле между растущими региональными экономическими блоками АТЭС, ШОС, ЕС, ЕврАзЭС и др. и в этом смысле стать необходимым катализатором развития международной торговли [Аристова Л.Б., Семенова Н.К. 2017].

Генеральной предпосылкой любой интеграции является совпадение интересов сотрудничающих сторон, общностей их задач и целей. В самом общем геополитическом плане совпадение интересов КНР и России в Центрально-Азиатском регионе обусловлено неприятием обеими сторонами перспектив формирования однополярной, жесткой и иерархичной структуры международных отношений. И Россия, и Китай осуждают стремление США распространить свою монополию по всему миру посредством возможного силового давления или экономического подкупа. В новой внешнеполитической концепции России присутствует идея о том, что ее главной задачей является противодействие созданию однополярного мира. В связи с ее сегодняшним кризисным положением одна она этого сделать не в состоянии. Отсюда и все ее попытки найти себе сильного союзника. И на первом месте тут стоит кандидатура Китая [Аристова Л.Б., Семенова Н.К. 2017].

Отношения между Москвой и Пекином достигли беспрецедентно высокого уровня. Какое место займет инициатива «Один пояс – один путь» в этих отношениях? Евразийский экономический союз (ЕАЭС) и Китай попытаются совместить Евразийский проект и Новый шелковый путь. Китайский же проект – это пока огромный экспертный и политический дискурс. В этом контексте необходим комплексный поиск максимально оптимального формата его реализации, выработка общих подходов к такому соглашению, чтобы совместить интеграционные инициативы Евразийского экономического Союза и «Пояса и пути».

Необходимость кооперации в транспортных проектах обусловлена так же усилением глобальной конкуренции и исчерпанием источников экспортно-сырьевого типа развития, базирующихся на интенсивном наращивании топливного и сырьевого экспорта, особенно учитывая, что в текущей политической ситуации, связанной с многочисленными санкциями со стороны западных государств, экономика России оказалась перед системным вызовом.

Региональная конкуренция, обусловленная спецификой национальных интересов стран-транзитеров, прямо и косвенно влияет на общий уровень

и характер двусторонних и многосторонних межгосударственных отношений. Значительное усиление Китая в регионе, постепенное ослабление России, как главного поставщика транспортных услуг, и начало реализации Экономического пояса Шелкового Пути демонтировало монопольное положение России на рынке транзита в Евразии.

На формирование элементов возможного «конкурентного поля» транспортного сотрудничества в формате РФ-КНР серьезное влияние оказывают существующие концептуальные основы региональной политики России и Китая в Центральной Азии. Среди них выделяются, по крайней мере, четыре уровня: региональная политика, стабильность интересов, позиционирование национальных интересов, акценты в интеграционной риторике.

Первый уровень. Региональная политика РФ на центрально азиатском направлении носит спорадический, спонтанный и иногда непродуманный характер, прослеживается отсутствие четко оформленной и проработанной программы региональной политики [Каукенов А.С. 2008]. В то время как региональная политика КНР в ЦА носит весьма обоснованный характер, оформлению теоретической программы предшествовали идеологические дебаты, научные совещания. При этом позиции самих государств ЦА можно характеризовать как перманентную неопределенность внешней политики по отношению ко всем внешним геополитическим игрокам под предлогом «многовекторности».

Второй уровень. Приходится констатировать тот факт, что регион Центральной Азии, после распада СССР до недавнего времени не входил в сферу явных российских интересов. Прагматический подход КНР заключается в последовательной политике дальнейшего развития экономического сотрудничества на двустороннем уровне с государствами ЦА и поддержании политической стабильности в регионе. Интересы государств региона зависят от цикличности всех экономических и политических процессов в ЦА.

Третий уровень. В российских официальных документах открыто изложено, что одним из ее национальных интересов является упрочение позиций страны как великой державы, более того – одного из центров многополярного мира. Целенаправленное акцентирование в китайских источниках на отсутствии стремления стать мировой державой, и на подчеркивании исключительно мирного характера проводимой политики КНР после прихода нового, пятого, поколения руководства постепенно меняет свой вектор на новую, более жесткую стратегию «выход в мир». При этом постсоветские государства ЦА испытывают определенные опасения возможного попадания в зависимость от ведущих региональных держав.

Четвертый уровень. Акценты в интеграционной риторике РФ фокусируются на сохранении культурной близости и общей истории, а также на поддержке соотечественников в Центральной Азии. Китай во всех своих программах плодотворно и целенаправленно оформляет экономическое развитие региона в качестве приоритетного направления региональной политики. Эмоциональное, историческое, политическое и культурное тяготение постсоветских

государств ЦА к России ослабевает под упрочняющейся экономической связкой с Китаем

При проведении сравнительного анализа концептуальных основ региональной политики двух стран в Центральной Азии было выявлено, что теоретические позиции Китая намного основательней и продуктивней, чем у России.

В этом контексте можно предположить потенциальную возможность конфликта. Реализация проекта Экономического Пояса Шелкового Пути означает создание в третьем тысячелетии по всему периметру российских государственных границ мощной системы транспортных коммуникаций, обеспечивающих республикам Центральной Азии и Закавказья выход на мировые рынки. Часть маршрутов идут в обход России. В связи с этим в экспертном сообществе обсуждаются две противоположные гипотезы. Первая группа экспертов говорит о неизбежности ослабления влияния РФ в регионе. Вторая группа, напротив видит в развитии транспортных артерий Евразии новые возможности для РФ, перспективы полноценного включения РФ в экономические и интеграционные евразийские процессы.

По мнению китайских экспертов, «сотрудничество Китая и России развивается в стабильном ритме и не зависит от изменения международной обстановки и внешних факторов». В стратегической концепции «Экономического пояса Шёлкового пути» и «Морского Шёлкового пути 21-го века» Россия является одной из основных «станций», объединяя Китай и Европейский континент. Здесь четко просматривается логика китайско-российского сотрудничества: «сотрудничество не является временным выбором при особых условиях, оно обусловлено географическим расположением двух государств, их мощью, ответственностью перед мировым сообществом при участии в международных делах» [Семенова Н.К. 2016].

Сходство или совпадение интересов партнеров не обязательно означает их конгруэнтные действия для реализации своих замыслов. Напротив, неправильно выбранная стратегия и тактика может привести к конфликту интересов и диаметрально противоположным результатам. Для предотвращения подобных рисков сторонам необходимо заранее принимать меры по согласованию совместных действий с учетом интересов сторон.

В этой связи российскому руководству необходимо отказаться от упования на мифические геополитические, ресурсные, транспортные и иные преимущества, которые способны автоматически гарантировать ей место среди влиятельных региональных держав. Многие из этих преимуществ уже утрачены, либо потеряли свое определяющее значение [Аристова Л.Б., Семенова Н.К. 2018]. Поэтому перспективы полноценного включения РФ в экономические и интеграционные процессы ЦА сегодня в первую очередь обуславливаются созданием национальной высокотехнологичной транзитно-транспортной системы и использования того минимума возможностей, которые не утрачены окончательно.

Литература / References

Аристова Л.Б., Семенова Н.К. Геополитический шанс России: транспортная система в формате РФ-КНР-Центральная Азия. Изд. 2-е, испр. М.: ИВ РАН, 2018. 162 с. [Aristova L.B., Semenova N.K. (2018). Russia's geopolitical chance: a transport system in the format of the Russian Federation, the People's Republic of China-Central Asia. Ed. 2nd, rev. M .: IW RAS. 162 p.]

Аристова Л.Б., Семенова Н.К. Энергетические (углеводородные) проекты в Центральной Азии: потенциальные риски и возможности усиления конкуренции России и Китая. М.: ИВ РАН, 2017. 108 с. [Aristova L.B., Semenova N.K. (2017). Energy (hydrocarbon) projects in Central Asia: potential risks and opportunities to increase competition between Russia and China. M .: IW RAS. 108 p.]

Каукенов А.С. Китай в XXI веке: Актуальные тенденции развития ключевых сфер жизни. Т. 1. Становление мирового лидера ред. Алматы: ИМЭП, 2008. 400 с. С. 44–45.[Kaukenov A.S. China in the XXI century: Current trends in the development of key areas of life. T.1. Becoming a world leader ed. Almaty: IWEP, 2008. 400 p. P. 44–45].

Семенова Н.К. Особенности транспортной интеграции в формате КНР-ЦА: процветание или усиление зависимости? // Экономические, социально-политические, этноконфессиональные проблемы стран Востока. [Semenova N.K. Features of transport integration in the format of the PRC–Central Asia: prosperity or increased dependence? // Economic, socio-political, ethnic and confessional problems of the countries of the East]. URL: http://ivran.ru/f/conf_tsetkova2016_1.pdf (дата обращения: 29.11.2018).

*Симонян Р. Х.**

РОССИЙСКО-КАЗАХСТАНСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В КОНТЕКСТЕ ЕВРАЗИЙСКОГО ТРАНЗИТА

Simonyan R. H.**

RUSSIAN-KAZAKHSTAN COOPERATION IN THE CONTEXT OF EURASIAN TRANSIT

Аннотация: Актуальность российско-казахстанского экономического сотрудничества выходит за рамки ЕАЭС, что является прямым следствием процесса соединения Европы и Азии в единый континент. В этом органичном для этапа глобализующегося мира процессе международные транспортные коридоры играют возрастающую роль. В статье на фактологическом материале анализируется особая роль России и Казахстана в этом процессе, российско-казахстанский потенциал коммуникаций, связывающих обе части евразийского континента и перспективы создания нового эффективного евразийского транспортного коридора, предусматривающего использование современных средств, эффективных перевозочных технологий и рациональной трассировки маршрутов.
Ключевые слова: Трансграничное сотрудничество, сопредельные страны, приграничье – ворота транзита, новый Шёлковый путь.

Abstract: The relevance of Russian-Kazakh economic cooperation goes beyond the EAEU, which is a direct consequence of the process of connecting Europe and Asia into a single continent. International transport corridors play an increasing role in this process, which is organic to the stage of the globalizing world. The article analyzes the special role of Russia and Kazakhstan in this process, the Russian-Kazakh potential of communications connecting both parts of the Eurasian continent and the prospects for the creation of a new effective Eurasian transport corridor, providing for the use of modern means, efficient transportation technologies and rational route tracing.
Keywords: Cross-border cooperation, neighboring countries, border-transit gate, new silk road.

В условиях расширения межцивилизационного и межкультурного взаимодействия и углубления интеграционных процессов ведущая роль принадлежит формированию международных транспортных коридоров (МТК). Они вносит всё возрастающий вклад в решение транспортных проблем, связанных с обеспечением межгосударственных социальных, экономических, и культурных связей, с целесообразностью создания международной транспортной инфраструктуры, имеющей согласованные технические параметры

* *Симонян Ренальд Хикарович* – доктор социологических наук, главный научный сотрудник Центра европейских исследований Института международных исследований МГИМО МИД России, главный научный сотрудник Института экономики РАН; e-mail: sim@isras.ru.

** *Simonyan Renald* – doctor of sociology, chief researcher, Center for European studies, Institute of international studies, MGIMO University of Russia, chief researcher, Institute of Economics, RAS; e-mail: sim@isras.ru.

и обеспечивающей применение совместимых технологий перевозок, как основы интеграции национальных транспортных систем в мировую транспортную систему. Интенсификация международного сотрудничества обусловило дальнейшее развитие логистических подходов к системам транспортировки, что привело к созданию транспортных коридоров на наиболее значимых направлениях движения потоков грузов и пассажиров. Темпы роста торговли транспортно-коммуникационными услугами в мире уже вдвое опережают темпы торговли товарами.

Согласно определению Комитета по Внутреннему Транспорту Европейской Экономической Комиссии ООН: «Транспортный коридор – это часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами, включает в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающих на данном направлении, а так же совокупность технологических, организационно-правовых условий осуществления этих перевозок». [Троицкая, 2000, с. 174]

Межкультурное и межцивилизационное взаимодействие, основной ареной которого сегодня является евроазиатский континент, является одной из фундаментальных проблем обществоведения, в которой особый интерес представляют территории, где происходит процесс прямого взаимодействия государств, через территорию которых проходят транзитные коридоры Актуальность российско-казахстанского транзита обусловлена местом постсоветской Евразии в иерархии как глобальных, так и региональных приоритетов России.

В современной Евразии расположены два из трёх мировых центров экономического и технологического развития: Евросоюз с 23,7% мирового ВВП и Китай с 15,6%. В Евразии проживает 75% населения планеты, производится свыше 60% мирового ВНП и сосредоточено 80% мировых энергетических запасов. Контроль над Евразией, является ключевой проблемой устойчивости миро-системы, что подчёркивается в большинстве классических геополитических теорий и концепций (Х. Макиндер, К. Хаусхофер, Н. Спикмэн, З. Бжезинский, Л. Гумилёв, В. Цымбурский) подтверждается практикой.

Л.Н. Гумилёв исследовал исторические взаимоотношения Восточной Европы и Западной Азии, в результате чего возникла идея евразийства, которая наиболее широко распространена в Казахстане, являясь, по существу, основой его государственной стратегии. Не случайно университет в столице Казахстана Астане носит его имя. Европа и Азия всё более осознают свое континентальное единство. Если и ранее расстояния между странами в этих частях света, разделенными великими степями, пустынями и горами, удавалось преодолеть при помощи Великого шелкового пути и маршрута «из варяг в греки», то теперь вопрос о создании надёжной транспортной системы встал с особенной остротой.

С момента распада СССР на постсоветском пространстве идут интенсивные поиски эффективной и жизнеспособной наднациональной структуры,

обладающей притягательностью для потенциальных участников реинтеграции и способностью конкурировать с аналогичными международными институтами, что требует глубокой научной проработки. Геостратегическое положение России делает её инициатором, основным актором евразийской интеграции и создателем её организационных форм: Содружество независимых государств, Евразийское экономическое пространство, Евразийское экономическое сообщество, Таможенный союз, и, наконец, Евразийский экономический союз. В этих усилиях Казахстан также в силу своего геостратегического положения является наиболее заинтересованным и главным экономическим партнёром России (в 2017 г. товарооборот с Казахстаном составил 17,3 млрд долл., что на 24% больше, чем в 2016 г.). По темпам роста грузоперевозок Казахстан значительно опережает другие страны СНГ.

Если расположенная между двумя ведущими акторами мирового содружества (на Западе – это Евросоюз, на Востоке – Китай), Россия соединяет в единое целое огромный Евразийский континент, то на Юге наш сосед – Казахстан, на который приходится более трети протяжённости сухопутных границ России, – находится в центре этого континента. Через Казахстан и Россию пролегают транспортные коридоры между Азией и Европой, соединяющие их в единый евроазиатский континент.

С Казахстаном у России наиболее масштабное приграничье – 12 субъектов Федерации, представляющие стратегически важные зоны России – Нижнее Поволжье, Южный Урал и Южная Сибирь, и наиболее протяжённая граница – 7512 км, – самая длинная сухопутная граница в мире.

При этом приграничные регионы в экономики наших стран играют важнейшую роль: ВРП российско-казахстанского приграничья составил почти 23% ВВП России, ещё больше доля казахстанско-российского приграничья – свыше 42% ВВП Казахстана. Это объясняется тем, что Казахстан соседствует с Россией своей наиболее промышленно развитой частью, здесь же сконцентрировано большинство русской диаспоры, насчитывающей 3,6 млн чел.

Казахстан – это пример нового молодого государства, которое предлагает другим постсоветским странам парадигму развития, основанного не на отторжении бывшей метрополии, а на сотрудничестве с ней. Острая необходимость развития добрососедства и увеличения его потенциала связана также и с развитием системы коммуникаций, что является и геоэкономической задачей. Её решение становится всё более востребованным в связи с ростом объёма грузопотоков между крупнейшим мировым производителем – Китаем и крупнейшим в мире континентом-потребителем – Европой с её 750 млн населением. Сегодня Казахстан – это и российское «окно в Азию», и евразийский трансконтинентальный мост.

Предполагается, что в XXI веке основной поток грузов на планете пойдет между Западной Европой и странами АТР. Товарооборот между этими главными рынками планеты в основном идет по Индийскому океану – на него приходится более 30% мирового грузооборота. Морские маршруты доминируют на рынке грузоперевозок между Азией и Европой: доставка морем

дешевле (3 тыс. долл. против 8 тыс. долл. по железной дороге) и объёмнее (контейнеровоз может взять на борт порядка 17,5 тыс. TEU). Минусом морских перевозок является длительность маршрута: в среднем грузы из Китая в Европу по морю идут около 40–45 дней. Доставленные морем контейнеры сначала проходят через крупнейшие европейские логистические хабы – Роттердам, Гамбург, Франкфурт, прежде чем попадают к конечному потребителю. В такой ситуации конечная стоимость товаров ложится тяжелым бременем не только на покупателей, но и на заказчиков-грузополучателей, вынужденных оплачивать высокие логистические издержки. Тогда как по железной дороге их можно доставить в пределах 10–12 дней.

Транзитные возможности Индийского океана связаны с ограниченной пропускной способностью Малаккского пролива и Суэцкого канала. Китайские товары преодолевают довольно долгий путь, прежде чем попадут к конечному потребителю в России или Казахстане. Кроме того, считается, что совершенствование судов-контейнеровозов и глубоководных портов уже достигло своего качественного предела. Железнодорожные перевозки обладают рядом преимуществ для грузоотправителей: более короткие сроки, регулярность и адресность доставки. Точность железнодорожного расписания (99,7% контейнерных поездов на маршрутах между Китаем и Европой следуют точно по расписанию), адресность (доставка от двери до двери) и примерно в три раза меньшие сроки доставки по сравнению с морским транспортом обеспечивают комплексное преимущество железнодорожных перевозок, где Казахстан является важнейшим партнёром Китая.

В современном представлении идея возрождения Шёлкового пути значительно шире понятия реанимации исторических маршрутов. Эта идея по существу является концепцией о создании нового эффективного евразийского транспортного коридора, предусматривающего использование современных транспортных средств, интеллектуальных транспортных систем, эффективных перевозочных технологий и рациональной трассировки маршрутов. Казахстан и Россия является ключевыми звеньями нового Шёлкового пути.

Наш южный сосед располагает комплексом сетей железных дорог и автомобильных, воздушными трассами, а также стратегически важным морским портом в г. Аксау на Каспийском море, Казахстан способен реализовать имеющийся транзитный ресурс для обеспечения бесперебойного евразийского транспортного сообщения. Через российско-казахстанское приграничье проходит 16 железных дорог и свыше 200 автомобильных, из которых 9 железнодорожных, 7 автомобильных и 4 воздушных коридора международного значения. 55% грузооборота по республике осуществляется железной дорогой, 23% трубопроводным и 21% автомобильным транспортом. Доля воздушного и морского вида транспорта составляет менее 1%. 93% всех транзитных перевозок в республике осуществляется железнодорожным транспортом.

Пилотные перевозки показали, что ориентировочное время доставки грузов по северному маршруту составляет 10–12 дней. В мае 2017 г. грузовой поезд, в составе которого было 52 сорокафутовых контейнера по маршруту

Рига – Посинь – Илецк – Достык/Алашанькоу-Кашгар (Китай) прошёл за 7 дней вместо 10 запланированных. Международный транспортный коридор Китай-Казахстан-Россия-Евросоюз мог бы в будущем оттянуть часть грузопотока, как с морского, так и воздушного пути из Европы в Китай. [Кочегарова, 2015, с. 48] Короткое транзитное время является главным преимуществом Транссибирских перевозок. Вместе с тем, на РЖД большое внимание уделяется сокращению времени доставки транзитных грузов. В расписаниях судов на линиях Япония – Россия и Южная Корея – Россия ежеквартально разрабатываются графики движения контейнерных поездов по Транссибу. Отправление поездов со станции Находка на происходит на следующие сутки после прибытия судна и выгрузки контейнеров в порту Восточный. Скорость контейнерных поездов по Транссибу составляет 1170 км в сутки.

Тесное сотрудничество России и Казахстана в транзитных перевозках, прежде всего, через Северный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали (на участке Достык–Актогай–Саяк–Моинты–Астана–Петропавловск) имеет необходимые материально-технические основы и значительный потенциал развития. [Симонян, Кочегарова, 2018, с. 89] Построенная в советский период транспортная инфраструктура создавалась как единый народнохозяйственный комплекс без учёта административных границ между республиками, поэтому существуют многочисленные пересечения границы. Например, Южно-Уральская железная дорога 9 раз пересекает границу Казахстана, а главная ветка Транссиба между Курганом и Омском на протяжении 118 км. проходит по территории Северо-Казахстанской области. Ещё больше пересечение территории Казахстана Южным Транссибом (Магнитогорск–Астана–Павлодар–Барнаул) – 1214 км.

Сотрудничество Казахстана с Китаем основано на финансовых основах: китайских инвестициях. Дополнительный импульс развитию потока китайского транзита через Казахстан в направлении Евросоюза придают немалые усилия Китая по развитию соседнего с Казахстаном Синьцзян-Уйгурского автономного района. Единая транспортная стратегия Китая «Большой скачок» и программа ускоренного развития его западных провинций «GoWest» призваны сократить разрыв между экономически развитыми прибрежными районами и менее развитыми западными регионами страны. Для достижения этой цели правительство КНР ускоренными темпами развивает инфраструктуру, в том числе транспортную, инвестирует в новое производство, стимулирует привлечение иностранного капитала в этот перспективный регион. Это создаёт предпосылки для размещения экспортноориентированных производств и условия для увеличения грузовой базы в непосредственной близости от Казахстана. Получив выгодные условия для транзита, Казахстан может увеличить к 2020 году объём экспортных операций до 148 млн т.

Масштабные перспективы евразийского транзита через Россию и Казахстан заключаются в проекте международного автомобильного коридора «Западная Европа–Западный Китай», который начинается в Шанхае, проходит по теперь уже единой с таможенной точки зрения территории Казахстана

и России и заканчивается в Санкт-Петербурге. Этот коридор в полной мере соответствует понятию МТК в новом прочтении. Речь идет уже не просто о перевозке и доставке грузов по назначению, а об одном из важнейших аспектов евразийской интеграции, в процессе которой Россия со своей географически выгодным географическим положением, наряду с Китаем с его бурно развивающейся экономикой, играют определяющую роль.

Развитие китайской инициативы экономического пояса Шелкового пути материализуется в сильной динамике перевозок из Китая в Европу и обратно по железнодорожной сети стран ЕАЭС. Транзитный контейнерный грузопоток из Китая в Евросоюз за 2010–2017 годы вырос с 5,6 тыс. TEU (эквивалент 20-футового контейнера) до 164 тыс. TEU. По итогам 2017 года совокупный объем контейнерных перевозок транзитом через территорию ЕАЭС по оси Китай-Европа-Китай составил 262 тыс. TEU, что в 1,8 раза превышает показатель 2016 года. Согласно анализу ЕАБР, имевшее место в 2013–2016 годах ежегодное удвоение числа контейнерных поездов и объёмов контейнерных грузов на маршрутах КНР-ЕАЭС-ЕС во многом было обусловлено субсидированием со стороны китайских властей экспортных железнодорожных перевозок. Фактическое «обнуление» тарифа на провоз контейнера по территории КНР способствовало оперативному переключению грузопотоков китайских экспортеров с морских маршрутов на железнодорожные. Рост последних лет был достигнут при уровне сквозного железнодорожного тарифа 4,8–6,0 тыс. долл. за 40-футовый контейнер (с учетом субсидирования в размере 38,5%). Сохранение и расширение субсидирования перевозок со стороны китайских провинций – ключевой вопрос для обеспечения перспектив роста контейнеропотока.

Масштабные перспективы евразийского транзита через Россию и Казахстан заключаются в проекте международного автомобильного коридора «Западная Европа–Западный Китай», который начинается в Шанхае, проходит по теперь уже единой с таможенной точки зрения территории Казахстана и России и заканчивается в Санкт-Петербурге. Проект в полной мере соответствущий понятию МТК в новом прочтении. Речь идет уже не просто о перевозке и доставке грузов по назначению, а об одном из важнейших аспектов евразийской интеграции, в процессе которой Россия со своей географически выгодным географическим положением, наряду с Китаем с его бурно развивающейся экономикой, играют определяющую роль. Общая протяженность коридора по маршруту Санкт-Петербург–Москва–Нижний Новгород–Казань–Оренбург–Актобе–Кызылорда–Шымкент–Тараз–Кордай–Алматы–Хоргос–Урумчи–Ланьчжоу–Чжэнчжоу–Ляньюньган составляет 8445 км. Из них 2233 км по территории Российской Федерации, 2787 км – Республики Казахстан, 3425 км – Китайской Народной Республики. Начатое в 2008 г. строительство магистрали ведётся с применением новейших технологий и современных материалов, которые способны обеспечить срок использования дороги без капитального ремонта не менее 25 лет и скоростной режим движения, принятый на международных трассах. Участок

Китай –Казахстан (Хоргос) уже функционирует. При этом созданная на границе с Китаем Специальная экономическая зона (СЭЗ) «Хоргос – Восточные ворота», работающая по принципу «сухого порта» как транспортно-логистический комплекс, является первым крупным прорывным проектом в сфере развития логистики. Успешно функционирует Международный центр приграничного сотрудничества «Хоргос». Планируется создать аналогичный СЭЗ на границе Казахстан-Россия в Жайсане. СЭЗ в перспективе станут крупнейшим торгово-логистическим каркасом в качестве «транзитного моста», соединяющего Азию и Европу, а создание коридора позволит обеспечить доставку грузов между Китаем, Россией и Европой без влияния и контроля США. Проект позволяет сократить время транспортировки грузов из Китая в Европу почти в 4 раза по сравнению с морским путем, т. е. с 40 дней водного пути до 10–11 дней сухопутного.

В настоящее время 98% грузопотока между Европой и Азией приходится на морской транспорт. Однако у стран ЕАЭС есть возможность увеличить свою долю. Наиболее короткий путь из одной части света в другую проходит через Казахстан и Россию, а бизнес заинтересован в быстрой доставки товаров. На сегодня требуемую скорость евразийские государства обеспечить не могут, причём из-за стран ЕС. Контейнерные поезда, двигающиеся с высокой скоростью по территории стран ЕАЭС – средняя скорость составляет 41,3 км/ч, на территории ЕС резко замедляют своё движение: средняя скорость – 18,2 км/ч. Здесь необходимы технические инновации. Но ещё больше необходима единая транспортная система, которая за счёт снижения административных и таможенных барьеров позволит снизить время доставки грузов.

Литература / References

Кочегарова Т.М. Российское приграничье с Евросоюзом и Китаем.//Россия и современный мир. 2015. № 4. С. 48–59. [Kochegarova T.M.(2015). Russian border with the European Union and China. / / Russia and the modern world. No. 4. P. 48–59.]

Симонян Р.Х., Кочегарова Т.М. Особенности российско-казахстанского приграничья: содержательный и методологический аспекты//Горизонты экономики. 2018. № 4. С. 87–94. [Simonian R. Kh., Kochegarova T.M.(2018). Features of the Russian-Kazakh border area: a substantive and methodological aspects // Economy horizons. No. 4. P. 87–94.]

Троицкая Н.А. Транспортные коридоры России для международного сообщения. М.: АСМАП. 2000. [Troitskaya N.A. (2000) Transport corridors of Russia for international communication. M.: ASMAP].

*Кремнева М. С., Каменских А. Д., Скорюпина Л. С.**

ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ НАЗЕМНЫЙ ТРАНСПОРТ В ПЕРСПЕКТИВНОМ ОСВОЕНИИ ОБШИРНЫХ ПРОСТРАНСТВ ЕВРАЗИИ

Kremneva M.S., Kamensky A.D., Skorupina L.S.**

HIGH-SPEED GROUND TRANSPORTATION IN THE PERSPECTIVE DEVELOPMENT OF VAST SPACES OF EURASIA

Аннотация: Высокоскоростные наземные магистрали стали одним из наиболее значительных технологических инновационных проектов в области пассажирских перевозок. Использование новейших транспортных технологий позволить России основательно улучшить ситуацию с организацией взаимодействия железнодорожного и водного транспорта, обеспечением перевозок пассажиров на основных направлениях, обеспечить увеличение грузооборота, увеличить статус отечественного транспорта и государства в международном аспекте.

Ключевые слова: Высокоскоростные магистрали; наземный транспорт; железнодорожный транспорт.

Abstract: High-speed land lines have become one of the most significant technological innovation projects in the field of passenger traffic. The use of new transport technologies to allow Russia to fundamentally improve the situation with the organization of interaction between rail and water transport, ensuring passenger traffic in the main directions, ensure an increase in cargo turnover, increase the status of domestic transport and the state in the international aspect.

Key words: High-speed highways; land transport; railway transport.

Одной из важнейших задач модернизации транспортной системы Российской Федерации является проблема обеспечения скоординированной работы всех видов транспорта. Транспорт является одной из важнейших отраслей экономики страны, он играет главную роль в удовлетворении потребностей населения и в транспортировке продуктов деятельности предприятий.

Задача продвижения высокоскоростных наземных магистралей носит общенациональный характер. Ее реализация должна позволить основательно

* *Кремнева М. С.* –студент, Пермский филиал ФГБОУ ВО «Волжский государственный университет водного транспорта», г. Пермь; e-mail: masha.kremneva@mail.ru.

Каменских А. Д. – студент, Пермский филиал ФГБОУ ВО «Волжский государственный университет водного транспорта», г. Пермь; e-mail: anastasstag@gmail.com.

Скорюпина Л. С. – старший преподаватель кафедры гуманитарных дисциплин, Пермский филиал ФГБОУ ВО «Волжский государственный университет водного транспорта», г.Пермь; e-mail: larisa-12-67@mail.ru.

** *Kremneva M. S.* – student , Perm branch of FSFEI HE «Volga state University of water transport», Perm; e-mail: masha.kremneva@mail.ru.

Kamenskih A. D. – student, Perm branch of FSFEI HE «Volga state University of water transport». Perm; e-mail: anastasstag@gmail.com.

Skorupina L. S. – senior lecturer of the Humanitarian Sciences Department, Perm branch of FSFEI HE «Volga state University of water transport», Perm; e-mail: larisa-12-67@mail.ru.

улучшить ситуацию с организацией взаимодействия железнодорожного и водного транспорта, обеспечением перевозок пассажиров на основных направлениях, обеспечить увеличение грузооборота, увеличить статус отечественного транспорта и государства в международном аспекте.

Во второй половине двадцатого века высокоскоростные магистрали (далее ВСМ) стали одним из наиболее значительных технологических инновационных проектов в области пассажирских перевозок. В 1964 г. в Японии было запущено первое регулярное движение по высокоскоростной магистрали. В 1981 г. ВСМ построили во Франции.

Позднее большая часть западной Европы, в том числеи Великобритания, оказалась объединена в единую высокоскоростную железнодорожную сеть. А уже к 2010 г. ВСМ получили распространение во многих странах Европы и Азии в качестве регионального и международного транспорта. В Европе общая протяженность линий высокоскоростных магистралей в 2010 г. составила около 6 тыс. км. Современные высокоскоростные поезда в эксплуатации развивают скорости примерно 350–400 км/ч, а при испытаниях вообще могут ускоряться до 560–580 км/ч. Вследствие быстрого обслуживания и высокой скорости движения, они являются серьёзными конкурентами другим видам транспорта, не изменяя при этом экономические характеристики перевозок, такие как низкая себестоимость при большом объёме пассажиропотока [Киселев И.П. 2014].

Проекты высокоскоростных магистралей требуют больших денежных вложений в строительство и являются крупными инфраструктурными проектами в странах, выполняющих их. Эти проекты существенно влияют на национальную транспортную структуру и ее развитие в целом. Из мирового опыта следует, что благодаря строительству высокоскоростных магистралей возникают значительные социально-экономические эффекты, оправдывающие затраты на их строительство [Троицкая Н.А., Чубуков А.Б. 2007].

Первое место в рейтинге ВСМ занимает Китай, скорость поездов составляет больше 350 км/ч. До 2016 г. в Китае планировалось строительство высокоскоростных магистралей протяженностью около 45 тыс. км. Целью властей Китая было связать страну еще с 17 государствами. Тем самым обеспечит Китаю статус мирового лидера в области высокоскоростных железнодорожных перевозок, а показатели протяженности высокоскоростных железнодорожных магистралей в стране превысит 50% от общего объема среди всех подобных магистралей во всем мире [Морозова И.Н. 2016].

Главной проблемой для России с её обширными территориями является недостаточные темпы развития скоростного и высокоскоростного рельсового сообщение в рамках крупнейших агломераций и межрегиональных связей, что делает отечественную экономику гораздо менее конкурентоспособной.

Основными проблемами в сфере развития железных дорог России являются:

1. Невысокий уровень скорости движения среди пассажирских поездов.
2. Длительное время для поездок пассажиров и перевозки грузов.
3. Дефицит провозной и пропускной способности.

Именно поэтому в рамках осуществления «Программы организации скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения в России до 2030 года» рассчитана реализация двадцати проектов, что позволит организовать более 50 скоростных маршрутов общей длиной более 7000 километров. Главными перспективными проектами в России являются такие высокоскоростные линии как «Москва – Казань – Екатеринбург», включая Уфу и Челябинск, а также «Москва – Санкт-Петербург» и «Москва – Сочи».

Целью Программы является ускорение темпов экономического роста и повышение качества жизни населения России за счет создания сети скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения, удовлетворяющей пассажиров в соответствующих соотношениях скорости, комфорта и стоимости проезда. В Программе акцентируют внимание на проектах постройки новых отведенных высокоскоростных линий, либо преобразование существующих путей, обеспечивающих на них скорость движения более 100 км/ч. Высокоскоростную магистраль также называют региональным метро, так как благодаря увеличенной скорости, большому такту движения, а также доступности вокзалов и станций она связывает регионы и делает междугороднее сообщение более доступными, в том числе ежедневное [Программа организации…2017].

Уникальностью российского проекта является отсутствие эксплуатации поездовсо скоростью больше 300 км/ч на регулярной основев схожих климатических условиях. Высокоскоростных магистралей нет ни в Северной Европе, ни в Северной Америке с холодными снежными зимами. При реализации этого проекта, у России появится опыт организации высокоскоростного движения при низких температурах, который станет эксклюзивным и востребованным со стороны зарубежных партнеров.

Строительство высокоскоростных магистралей считается «визитной карточкой» высокоразвитых стран. Даже проектируемая высокоскоростная магистраль показывает стратегическую активность страныв мировой политике и экономике. Страны, обладающие высокоскоростными магистралями, используют их в качестве подъема и развития своей экономики, для связи регионов внутри страны и для укрепления долгосрочных торговых отношений с соседними странами.

Проект создания высокоскоростной магистрали в Евразии («Один пояс – один путь») – это проект, в котором заинтересованы принять участие даже те страны, через которые он не пройдет. Строительство высокоскоростных магистралей благоприятствует росту научно-технического потенциала стран, развитию экономики и туристической области.

ВСМ «Евразия» – высокоскоростной грузопассажирский железнодорожный транспортный коридор «Евразия». Благодаря его воплощению можно преобразовать не только систему трансконтинентальных перевозок, но и увеличить конкурентоспособность железнодорожного транспорта. Проект также реализуеткрупные социально-экономические и агломерационные эффекты.

Главной задачей проекта является объединение всей территории Евразийского континента в единую транспортную систему, которая будет отвечать запросамлюдей к скорости, удобству и доступности, как по цене, так и географически.

Население Земли растёт и к 2050 г. достигнет 9,5 млрд человек, большая часть которых (75%) будет проживать в городах.

Начальным участком ВСМ «Евразия» на территории России является ВСМ Москва – Казань. Проект объединенной транспортной системы на территории России по образованию пространственных транспортно-логистических коридоров, в действительности, может стать стимулом роста торговли и экономики между странами. Общая длина магистрали составит примерно 9500км, из которых 6700 км будут построены вновь, в том числе 2300 км на территории России. В итоге будет построена крупнейшая сеть высокоскоростного и скоростного движения длиной более 50000 км благодаря объединению транспортных систем стран Азии, России и Европейского союза[АО «Скоростные магистрали»].

ВСМ уменьшит время в пути более чем в 4 раза – со 132 до 32 часов по железной дороге между Москвой и Пекином, что позволит организовать постоянный пассажиропоток и высокодоходный грузопоток с привлечением значительных территорий евразийского континента.

Общая стоимость ВСМ «Евразия» составляет примерно 7,84 трлн рублей. Часть магистрали на территории России оценивается в 3,58 трлн рублей. По предварительным данным, средняя скорость движения составит 250 км/ч. Основными участниками в реализации проекта, помимо ОАО «РЖД», должны стать железнодорожные регуляторы стран-участниц: «Казакстантеміржолы» (Казахстанские железные дороги), Белорусская железная дорога и ChinaRailways.

В основном, по высокоскоростной магистрали будут транспортировать потребительские товары с высокой добавленной стоимостью: электронику и бытовую технику, одежду и обувь, аксессуары, фармацевтическую продукцию и косметику при соответствующем типе вагонов с соблюдением температурного режима перевозки.

Будет необходимо создать инфраструктуру для оказания всего спектра логистических услуг, доставки груза «от двери до двери». Обработка специализированных грузовых контейнеров с использованием современных технических средств, роботизированных технологий обеспечит необходимую скорость обработки грузов, сокращение времени на выполнение операций погрузки/выгрузки.

Главной особенностью логистических терминалов будет их объединение в функциональные транспортно-логистические мультимодальные узлы для обеспечения сквозной обработки грузов с железнодорожного на водный транспорт и наоборот. Это будет способствовать развитию транспортной инфраструктуры, обеспечивающей перевозочный процесс, и новых форм

взаимодействия железнодорожного и водного транспорта, как в региональном, так и в общегосударственном аспектах.

Для новой дороги потребуются новые поезда, с возможностью изменения ширины колеи, развивающие скорость до 400 км/ч, с возможностью применения различных систем безопасности, радиосвязи и электроснабжения.

В первую очередь такие решения потребуются для реализации проекта по перевозке грузов по коридору «Евразия» для формирования конкурентного предложения отправителям. Проект пассажирского подвижного состава, рассматриваемый в настоящее время, преследует цель обеспечения национального пассажирского движения, однако исследования показывают, что до 20% выручки коридора «Евразия» может обеспечивать пассажирское сообщение между агломерациями на пути трассы.

Опережающие сегодняшний день требования к комфорту, сервису, услугам, безопасности и скорости заложены в проект пассажирского поезда. Пассажиры с любым достатком смогут путешествовать на скоростных поездах линии ВСМ: 4 класса обслуживания позволят предложить пассажиру широкий выбор тарифов, а современные модели ценообразования обеспечат широкую билетную программу для пассажиров.

По предварительным расчетам, дополнительное приращение товарооборота между Китаем и Европой к 2035 г. составит более 720 млрд долл. Считается, что в перспективе одна треть всего грузооборота между двумя центрами мировой торговли может пойти по ВСМ «Евразия», так как увеличенная скоростьтранспортировки товаров становится все более востребованной.

Таким образом, с развитием высокоскоростных магистралей появятся следующие возможности:

- высвобождение существующих железнодорожных линий для перевозки грузов;
- повышение экономии в регионах;
- развитие технологий скоростных контейнерных перевозок по высокоскоростным магистралям;
- уменьшение негативного воздействия на окружающую среду внедрением высокоэкологичных технологий;
- изменение облика городов и регионов, освоение новых районов проживания;
- повышение мобильности населения.

Литература / References

АО «Скоростные магистрали» [JSC «Highway»]. URL: http://www.hsrail.ru/ (дата обращения 28.11.2018).

Киселев И.П. и др. Высокоскоростной железнодорожный транспорт. Общий курс. Том 1: Учебное пособие. – М.: ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2014. 372 с. [Kiselev I.P. and others. (2014). High-speed rail transport. General course. Volume 1: Tutorial. M .: Federal State Budget Educational Establishment «Educational and Methodical Center for Education in Railway Transport». 372 p.]

Морозова И.Н. Скоростные железнодорожные магистрали // Молодой ученый. 2016. № 5. С. 51–54. [Morozova I.N. (2016). High-speed rail lines // Young scientist. № 5. Pp. 51–54.]

Программа организации скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения в Российской Федерации. Москва, 2015. 153 с. [The program of the organization of high-speed and high-speed rail service in the Russian Federation. Moscow, 2015. 153 p.]

Троицкая Н.А., Чубуков А.Б. Единая транспортная система: Учебник для студентов учреждений среднего профессионального образования. 3-е изд., стер. М.: Академия, 2007. 240 с. [Troitskaya N.A., Chubukov A.B. (2007). Unified transport system: A textbook for students of institutions of secondary vocational education. 3rd ed., Sr. M.: Academy. 240 p.].

*Судьин А. В.**

ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ТАТАРСТАНА

Sudyin A.V.**

TRANSIT POTENTIAL OF THE TRANSPORT SYSTEM OF TATARSTAN

Аннотация. В статье рассматриваются транзитные торговые маршруты, проходящие по территории Татарстана. Особое место в транспортной системе республики занимают международные автомобильные и водные транспортные коридоры. В будущем по территории Татарстана также может пройти высокоскоростная железнодорожная магистраль.

Ключевые слова. Республика Татарстан, транспортные коридоры, международные торговые пути.

Abstract: *In* the article transit trading routes are under consideration, those which come across the Republic of Tatarstan. A very special lieu within the overall transportation network belongs to the international border-crossing road and waterway transportation trunk-way corridors. In the days to come the territory of the republic is likely to incorporate a rapid railroad throughput connection.

Key words: The Republic of Tatarstan, transport corridors, international trading routes.

Транспорт является одной из основных отраслей экономики Татарстана. В транспортной сфере работают свыше 7% экономически активного населения.

Через территорию Татарстана проходят такие автомобильные магистрали, как трасса М-7 Москва – Нижний Новгород – Казань – Уфа, а также дороги Казань – Ульяновск, Казань – Киров, Казань – Пермь и Казань – Оренбург. Среди железных дорог можно выделить магистраль Москва – Казань – Екатеринбург, а также примыкающую к ней дорогу Свияжск – Ульяновск (идущую далее до Саратова и Волгограда, а затем на юго-запад или на юго-восток – до черноморского или каспийского побережья). Важное значение для Татарстана имеет также дорога Агрыз – Набережные Челны – Бугульма, идущая с севера на юг через основной нефтедобывающий район Поволжья. Водные маршруты на территории республики проходят по Волге, Каме, а также по рекам Вятка и Свияга. Система рек и каналов связывает Татарстан с Каспийским, Азовским, Балтийским и Белым морем. Наиболее крупные речные порты находятся в Казани и Набережных Челнах.

---

* *Судьин Андрей Владимирович* – кандидат экономических наук, старший научный сотрудник Института востоковедения РАН, г. Москва; e-mail: avsudyin@yandex.ru.

** *Sudin Andrei Vladimirovich* – Candidate of Sciences in Economics, Senior Researcher at the Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences; e-mail: avsudyin@yandex.ru.

Общая протяженность автомобильных дорог в Татарстане составляет около 40 тыс. км, в том числе свыше 30 тыс. км – с твердым покрытием. Протяженность железных дорог общего пользования – 877 км. Общая протяженность внутренних водных путей составляет 1057 км. Татарстан имеет благоприятное транспортно-географическое положение, находясь на перекрестке путей между европейской и азиатской частями Российской Федерации. И это обстоятельство, несомненно, способствует развитию транспортной инфраструктуры в республике.

Особое место в транспортной системе Татарстана занимают международные транспортные коридоры. Прежде всего, нужно отметить транспортный коридор «Север – Юг», связывающий Центральную и Северную Европу с Западной и Южной Азией. Трехстороннее российско-иранско-индийское соглашение о создании Международного транспортного коридора «Север – Юг» протяженностью более 7 тыс. км (от Санкт-Петербурга до индийского порта Мумбаи) было заключено в 2000 году. Через несколько лет по данному маршруту были осуществлены пробные контейнерные перевозки. Но эффективность этих перевозок оказалась не очень высокой. Отсутствие прямого железнодорожного сообщения между тремя странами и, прежде всего, между Российской Федерацией и Исламской Республикой Иран существенно затруднило транзит товаров – из-за необходимости их двойной перегрузки в прикаспийских портах.

В 2016 году в ходе переговоров на высшем уровне между Россией, Азербайджаном и Ираном было решено запустить прямое российско-иранское железнодорожное сообщение через Азербайджан. Проект российско-иранской железной дороги в настоящее время почти полностью реализован. В самом Иране также существенно расширена железнодорожная сеть. Стальные магистрали доведены до основных портов – как на Каспийском море, так и на побережье Персидского залива и Аравийского моря. И, кроме того, сеть железных дорог Ирана была соединена с железнодорожной сетью Пакистана, которая, в свою очередь, связана с железными дорогами Индии. Таким образом в обозримом будущем станет возможным транзит товаров из России (и из Европы через Россию) до Ирана и далее до Индостанского полуострова – как с перевалкой в морских портах, так и непосредственно по железной дороге. Минимальные сроки доставки грузов от Мумбаи до Москвы при этом уменьшатся с 30 с лишним суток (при использовании маршрута через Суэцкий канал) до 14 суток, а стоимость перевозки с 1820–2000 до 1600–1700 долл. за контейнер [Ляшенко, 2017, с. 160].

Наряду с вышеуказанным путем через Азербайджан, сейчас имеется несколько альтернативных железнодорожных путей из России в Иран через государства Центральной Азии: Казахстан, Туркменистан и Узбекистан. Один из этих маршрутов проходит через Оренбург, Ташкент и Серахс, расположенный на туркменско-иранской границе. Второй проходит от Астрахани до Серахса через Ашхабад. И третий – от Астрахани через Актау параллельно берегу Каспийского моря.

Татарстан через железную дорогу Свияжск – Ульяновск имеет выход на основные магистрали, идущие из европейской части России в Иран – как по азербайджанской территории, так и через Центральную Азию.

Кроме железных дорог, в систему Международного транспортного коридора «Север – Юг», может войти и водный путь по Волге, повторяющий древний торговый маршрут от Балтики до Каспия, известный под названием «Из варяг в персы». Он проходит по рекам Нева и Свирь, Ладожскому и Онежскому озерам, Волго-Балтийскому каналу и далее по Волге до Каспийского моря. На этом водном пути Республика Татарстан должна играть центральную, ключевую роль, поскольку именно в Татарстане путь по Волге пересекается с перспективным международным автотранспортным коридором, идущим из Европы в Западный Китай.

По прогнозам, объем грузоперевозок между Европой и Азией по территории Российской Федерации в ближайшие 15–20 лет может достигнуть 100–150 млн тонн в год. В настоящее время основной объем грузоперевозок между европейскими и азиатскими странами осуществляется морским путем через Суэцкий канал. Срок доставки грузов от Китая до Европы по этому маршруту протяженностью 21 тыс. км составляет 30–40 суток. Создание автотранспортного коридора «Европа – Западный Китай» позволит существенно сократить сроки доставки грузов по сравнению с морским маршрутом – до 15–17 суток.

Инициатором создания этого коридора выступил Китай. Российская Федерация реально подключилась к данному проекту лишь после 2000-го года. В 2005 г. на переговорах представителей России, Китая, Казахстана и Европейского Союза были рассмотрены различные варианты транспортного пути. В результате было решено, что российский участок международного автомобильного коридора пройдет по маршруту: Санкт-Петербург – Вологда – Казань – Оренбург – граница Казахстана. Далее дорога пройдет по казахстанской территории через Актюбинск и Алматы до границы с Западным Китаем. Коридор обеспечит развитие всесторонних связей европейских государств с Российской Федерацией и странами Центральной и Восточной Азии. Новый автодорожный маршрут даст возможность обойти наиболее загруженный Московский транспортный узел и улучшить транспортную инфраструктуру целого ряда российских регионов.

Общая протяженность международного коридора «Европа – Западный Китай» должна составить 8445 км, из которых 2233 км (26,44%) пройдут по территории России, 2787 км (33,00%) – по Казахстану и 3425 км (40,56%) – по Китаю [Хоменко и др., 2013, с. 64]. Число полос движения на всем протяжении маршрута составит от четырех до шести. Максимальная скорость движения должна составить 120 км/час.

В отличие от Казахстана, где значительная часть работ по созданию данного транспортного коридора уже завершена, в России реальные результаты пока достигнуты лишь на отдельных участках. Например, в Татарстане еще в 2011 г. был сдан в эксплуатацию первый участок платной автомагистрали

Шали – Бавлы, которая свяжет федеральные дороги М-7 и М-5. Эта новая дорога в перспективе должна стать частью автомобильного коридора «Европа – Западный Китай». Протяженность магистрали составит 299 км, на ней предусмотрены четыре полосы движения с разделительной полосой. Полностью отсутствуют пересечения на одном уровне. Технически допустимая скорость движения равняется 150 км в час.

Важнейшим объектом на части маршрута, проходящей по территории республики, стал 14-километровый мост через Каму, расположенный недалеко от места впадения этой реки в Волгу, у села Сорочьи Горы. Первый комплекс мостового перехода был введен в эксплуатацию в 2002 г. (т. е. еще до определения маршрута международного автокоридора). Второй комплекс данного перехода был сдан в 2016 г. Всего в Татарстане завершено около 4/5 запланированных работ по созданию автотранспортного коридора «Европа – Западный Китай».

Еще одним примером международных транспортных коридоров в Татарстане может стать скоростная железная дорога Москва – Казань, которая в перспективе рассматривается как часть магистрального железнодорожного пути до Пекина. Общая длина дороги от Москвы до китайской столицы, в случае реализации этого проекта, составит около 8 тыс. км. (по маршруту Москва – Нижний Новгород – Казань – Екатеринбург – Омск – Новосибирск – Барнаул – Урумчи – Пекин) или же 7700 км (по маршруту через Казахстан) [Гао Тяньмин, Ерохин, 2017, с. 98]. Скоростной поезд сможет преодолеть это расстояние за 25–30 час. Предполагаемая стоимость магистрали, проходящей по маршруту, через Сибирь, оценивается в 245 млрд долл. (при использовании китайской технологии) или же в 370 млрд долл. (при использовании европейской технологии). Стоимость российского участка оценивается в 2,5–2,8 трлн руб. Эти оценки носят предварительный характер, и реальная стоимость проекта может значительно превысить указанные суммы.

Дороговизна высокоскоростной магистрали от Москвы до Пекина стала одной из причин весьма осторожного подхода российской стороны к данному проекту. Пока всерьез рассматривается лишь дорога Москва – Казань. Но и эта часть проекта далека от реализации.

Идея строительства высокоскоростной железной дороги до Казани (и далее – до Екатеринбурга) возникла в 2009 г. Когда в 2010 г. Россия получила право проведения Чемпионата мира по футболу, эту магистраль было решено построить к 2018 г. Однако сроки строительства неоднократно переносились – в основном из-за проблем с финансированием. В 2013 году стоимость проекта оценивалась в 948 млрд руб., в 2015 – уже в 1,1 трлн руб., а в 2017 году – в 1,3 трлн руб. При этом проект дороги не вошел в список объектов, сооружаемых к Чемпионату мира по футболу, и в 2016 году лишился бюджетного финансирования. В последующем было решено построить и ввести в эксплуатацию ВСМ до Казани к 2022 г. Однако затем и этот срок был сдвинут, и было принято решение к этому сроку построить лишь первый участок пути – до Владимира.

Некоторые эксперты стали выражать сомнение относительно реальности ВСМ до Казани. Однако руководство Татарстана активно поддерживает идею строительства магистрали. Еще в 2014 году на территории республики была определена трасса будущей ВСМ. Протяженность татарстанского участка магистрали составит 47,8 км. Из них 29,2 км пройдут по территории Зеленодольского района, а 18,6 км – по казанской городской зоне, до станции «Казань-2».

Магистраль Москва – Казань может стать пионером в сфере высокоскоростного железнодорожного сообщения в России. Маршрут ВСМ пройдет по территории 7-ми субъектов Российской Федерации: Москвы и Московской области, Владимирской и Нижегородской областей, Чувашской Республики, Республики Марий Эл и Республики Татарстан. Протяженность магистрали составит 790 км. На ней намечены остановки в 16-ти населенных пунктах, где предполагается модернизировать или заново построить вокзалы. Эксплуатационная скорость движения поездов по трассе может достигнуть 360 км/ч.

У Татарстана имеются хорошие перспективы в сфере развития транспортной инфраструктуры. Республика может стать одним из основных звеньев транспортных коридоров «Север – Юг» и «Европа – Западный Китай».

Через систему железных дорог республика имеет выход к магистралям, идущим от Балтики до Ирана (и далее – до стран Южной Азии). И, кроме того, реальной альтернативой железнодорожным маршрутам является Волжский водный путь.

На территории Татарстана данные маршруты пересекаются с перспективным европейско-китайским транспортным коридором (в месте их пересечения к настоящему времени создан Свияжский межрегиональный мультимодальный логистический центр).

Еще более значительным транспортным проектом на территории республики в будущем может стать высокоскоростная железнодорожная магистраль Москва – Пекин. Пока еще рано говорить о реальности этого мегапроекта. Однако его западная часть, магистраль от Москвы до Казани, имеет шансы быть реализованной в течении нескольких лет. Если проект ВСМ Москва – Казань действительно удастся осуществить, то эта магистраль станет первой в России высокоскоростной железной дорогой мирового уровня. А Татарстан еще более упрочит свое положение в качестве крупного транспортного центра России к востоку от Москвы.

Литература / References

Гао Тяньмин, Ерохин В.Л. Российско-китайский проект высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Казань: современное состояние и проблемы реализации // Сотрудничество Китая и России в рамках инициативы «Один пояс, один путь». Материалы международной научно-практической конференции, Москва, 11 сентября 2017 г. – М., 2017. С. 96–103 [Gao Tianming, Erokhin V.L. Rossiysko-kitayskiy proyekt vysokoskorostnoy zheleznodorozhnoy magistrali Moskva – Kazan: sovremennoye sostoyaniye i problemy realizatsii // Sotrudnichestvo Kitaya i Rossii v ramkakh initsiativy «Odin poyas. odin put». Materialy mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii. Moskva. 11 sentyabrya 2017 g. – Moscow. 2017. Pp. 96–103].

Ляшенко М.В. Перспективы развития транспортного коридора «Север–Юг» // Научный альманах. 2017. № 1–2 (28). С. 159–165 [Lyashenko M.V. Perspektivy razvitiya transportnogo koridora «Sever – Yug» // Nauchnyy almanakh. 2017. 1–2 (28). Pp. 159–165].

Хоменко В.В., Валитов Ш.М., Туфетулов А.М., Алибаев Т.Л. Стратегическое значение и современное состояние реализации проекта МТК «Европа – Западный Китай» // Казанский экономический вестник. 2013. № 1(3). С. 63–68 [Khomenko V.V., Valitov Sh.M., Tufetulov A.M., Alibayev T.L. Strategicheskoye znacheniye i sovremennoye sostoyaniye realizatsii proyekta MTK «Evropa – Zapadnyy Kitay» // Kazanskiy ekonomicheskiy vestnik. 2013. 1 (3). Pp. 63–68].

*Суходолов А. П., Кузьмин Ю. В., Манжигеев А. Ф.**

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ИНТЕРЕСОВ СТОРОН В ТРЕУГОЛЬНИКЕ ОТНОШЕНИЙ «РОССИЯ–МОНГОЛИЯ–КИТАЙ» В ХОДЕ СОЗДАНИЯ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ+

Sukhodolov A. P., Kuzmin Y. V., Manzhigeev A. F.**

INTERACTION OF INTERESTS OF THE PARTIES IN THE TRIANGLE RELATIONS «RUSSIA–MONGOLIA–CHINA» IN THE COURSE OF CREATION AND USE OF INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS

Аннотация: Рассматриваются подходы к геополитическому и экономическому анализу столкновения интересов в ходе создания и использования международных транспортных коридоров, а также при реализации сопутствующих им проектов по разработке минерально-сырьевых, лесных и прочих ресурсов России и Монголии и реализации транспортных коридоров. Основное внимание будет уделяться обоснованию национальных интересов России Монголии в треугольнике Россия-Монголия-Китай. К реализации проекта будут привлечены специалисты в области экономики, истории, международных отношений, минерально-сырьевых ресурсов и специалисты по международным перевозкам.

Ключевые слова: национальные интересы, Россия, Монголия, Китай, противоречия, транспортные коридоры, минерально-сырьевые ресурсы, сценарии, прогноз.

Abstract: the approaches to geopolitical and economic analysis of collisions of interests during the creation and use of international transport corridors, as well as with the implementation of related projects for the development of mineral, forest, and other resources of Russia and Mongolia and the implementation of transport corridors. The main attention will be paid to the justification of the national interests of Russia of

* *Суходолов Александр Петрович* – доктор экономических наук, профессор, ректор Байкальского государственного университета,664003, г. Иркутск, Российская Федерация, ул. Ленина, 11; e-mail: rector@bgu.ru.

Кузьмин Юрий Владимирович – профессор кафедры мировой экономики и международного бизнеса Байкальского государственного университета, 664003, г. Иркутск, Российская Федерация, ул. Ленина, 11; e-mail: kuzminuv@yandex.ru.

Манжигеев Алексей Флорианович – старший научный сотрудник Лаборатории региональных экономических исследований Байкальского государственного университета, 664003, г. Иркутск, Российская Федерация, ул. Ленина, 11; e-mail: MangigeevAF@bgu.ru.

** *Alexander P. Sukhodolov* – D.Sc. in Economics, Professor, meritorious economist of the Russian Federation, Rector of Baikal State University, 11 Lenin St., 664003, Irkutsk, the Russian Federation; e-mail: rector@bgu.ru.

Yuryi V. Kuzmin – Doctor habil (Historical Sciences), Professor, Department of World Economy and International Business, Baikal State University, 11 Lenin St., 664003, Irkutsk, Russian Federation; e-mail: kuzminuv@yandex.ru.

Alexei F. Manzhigeev – Senior Researcher, Laboratory of regional economic studies, Baikal State University, 11 Lenin St., 664003, Irkutsk, Russian Federation; e-mail: MangigeevAF@bgu.ru.

+ *Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ в рамках научного проекта № 18-514-94002 МОКНМа «Национальные интересы России и Монголии в треугольнике отношений: проблемы, противоречия, сценарии».*

Mongolia in the Russia-Mongolia-China triangle. Experts in the field of economics, history, international relations, mineral resources and specialists in international transportation will be involved in the project.

***Keywords*:** national interests, Russia, Mongolia, China, contradictions, transport corridors, mineral resources, scenarios, forecast.

Особую актуальность и важность национальные интересы России и Монголии в треугольнике Россия-Монголия-Китай приобретают в условиях экономических санкций со стороны западных стран, а также расширения политического и экономического сотрудничества с Китаем и Монголией. Рост процессов деглобализации и формирование региональных организаций и объединений в Северо-Восточной Азии создают новую конфигурацию в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Реализация совместных проектов в Азиатско-Тихоокеанском регионе позволит увеличить объемы международной торговли, расширить размеры иностранных инвестиций и миграции трудовых ресурсов, значительно увеличить добычу минеральных и лесных ресурсов и их транспортировку. Формирование новых транспортных коридоров улучшит логистику транзитных перевозок.

Становление Китая в мирового экономического лидера, создание региональных организаций (ШОС), осуществление проекта «Один пояс-один путь», не только создает условия для расширения сотрудничества в политике, экономике, науке, образовании, культуре и других областях, но также создает существенные проблемы для российской и монгольской экономики, превращают их в сырьевые придатки и периферию экономики Китая. В случае реализации в полном объеме китайских проектов экономики России и Монголии могут в значительной мере утратить самостоятельность, с ущербом для национальных интересов России и Монголии. В настоящее время идут процессы сокращения объема железнодорожных грузоперевозок через Транссибирскую магистраль, усиления зависимости России и Монголии от китайских инвестиций и кредитов, резких колебаний уровня цен природного сырья и сельхозпродукции, экспортируемых Россией и Монголией. Сейчас состояние экономики России и Монголии крайне зависит от конъюнктуры мировых рынков энергоносителей (нефть, газ, уголь) и минерального сырья (медь и др.). Особенно сложная ситуация сложилась для Монголии ввиду того, что единственным крупным импортером основных видов продукции, экспортируемой Монголией является Китай, что позволяет ему по сути определять основные параметры развития экономики Монголии.

Необходим анализ всех проектов, инициируемых китайской стороной, изучение геополитических и экономических последствий от их реализации для России и Монголии. Доминирующее положение китайской экономики, огромные возможности для инвестирования и кредитования экономик других стран создают не только возможности расширения экономического сотрудничества, но также экономические и геополитические проблемы и трудности. Национальные интересы России и Монголии в основной своей

части совпадают, но, зачастую, вступают в противоречие с национальными интересами Китая, который рассматривает соседние экономики как сырьевой придаток к собственной экономике. Процессы интеграции в треугольнике Россия-Монголия-Китай находятся на ранних стадиях формирования. Необходимо участвовать в интеграционных процессах, экономических проектах (транспортные коридоры и освоения природных ресурсов) в равноправных условиях и на паритетных началах. Процессы регионализации стороны видят по-своему, из-з этого при реализации проектов могут возникнуть серьезные противоречия и проблемы. Это усугубляется тем, что данные страны находятся на различных стадиях экономического развития.

Стратегия доминирования, проводимая Китаем может привести другие страны к потере контроля над собственной экономикой посредством попадания их в зависимость от кредитных и инвестиционных ресурсов, предоставляемых Китаем и установления Китаем контроля над финансовой и транспортной инфраструктурой этих стран. Мировая экономика вступает в период геополитического дисбаланса, при усилении конкуренции КНР и США и перераспределении мировой ресурсной базы. Крайне важно для России и Монголии не только сохранить существующие позиции в мировой экономике, но сделать шаги по их улучшению, с обеспечением политической и социально-экономической стабильности.

Российско-монголо-китайские отношения пока не нашли своего отражения в серьезном научном исследовании. В текущей публицистике данная тема весьма популярна, но излагается поверхностно, без адекватного критического анализа. При этом современное состояние и история двухсторонних отношений между странами треугольника изучены достаточно основательно. Российское китаеведение проделало огромную работу по описанию, обобщению и анализу российско-китайских отношений. Была создана серьезная научная основа для изучения истории русско-китайских отношений [Белов, 1997, Дацышен, 2000, Лузянин, 2000, Мясников, 1996]. Основой формирования современной геополитики, оценки прогнозов и перспектив российско-китайского взаимодействия является комплексное изучение характера отношений двух стран в исторической ретроспективе. В настоящее время, в рамках формирующейся стратегии геополитики в АТР фактор российско-китайских отношений остается одним из основополагающих. Российские китаеведы создали обобщающую работу по истории русско-китайских отношений «Россия и Китай: четыре века взаимодействия» [Россия и Китай, 2013]. История политики и дипломатии по проблемам российско-китайского взаимодействия рассмотрена, на основе введения в научный оборот материалов отечественных федеральных и региональных архивов в трудах С.Г. Лузянина, В.Г. Дацышена, Ю.В. Кузьмина [Дацышен, 2000, Лузянин, 2000, Суходолов и др., Концептуальные вопросы…, 2016, Суходолов и др., Россия и Монголия история, дипломатия, экономика, наука, 2016]. Российско-монгольские отношения на современном этапе развития представлены в работах российских и монгольских авторов [Родионов, 2013, Суходолов

и др., Концептуальные вопросы…, 2016, Суходолов и др., Россия и Монголия история, дипломатия, экономика, наука, 2016, Суходолов и др., Россия и Монголия: концептуальные вопросы российско-монгольских отношений…, 2015, Суходолов и др., Россия и Монголия: Россия и Монголия: новый взгляд на историю…, 2015].

Национальные интересы России, Монголии и Китая можно охарактеризовать следующим образом:

Национальные интересы России во Внутренней Азии заключаются в сохранении политической, экономической стабильности, расширении экономического сотрудничества и торговли с соседними странами, особенно с КНР и Монголией. Особое значение российско-китайское и российско-монгольское сотрудничество имеет с пограничными регионами РФ (Алтайский край, Республика Бурятия, Забайкальский край, Иркутская область и др.). В условиях ухудшения отношений России с США и странами Запада, нашей стране необходимо расширять отношения со странами Востока, особенно с КНР. Россия заинтересована в стратегическом партнерстве с КНР, Монголией. Необходима серьезная корректировка структуры российско-китайского экономического сотрудничества. Характер экономических взаимоотношений России и Китая носит односторонний характер. В товарной структуре экспорта России в Китай после 2000 года наблюдается подавляющее преобладание товаров сырьевых групп: на них приходится почти 90% от общего объема экспорта, причем доля сырья стабильно растет. Растет объем российско-китайской торговли (почти 100 млрд долл.), но ее доля в китайской и мировой торговле крайне незначительно и не сравнима с американо-китайской и китайско-европейской торговлей. Россия выступает для КНР в большей степени геополитическим и дипломатическим и военным партнером на международной арене, а экономическая роль невелика. Россия заинтересована в расширении своей роли, как транзитера китайских транспортных потоков из Китая в Западную и Восточную Европу и обратно, использовании Транссиба, БАМа и Северного морского пути. Россия заинтересована в китайских инвестициях в российскую экономику, совместных энергетических и транспортных проектах в РФ, увеличении экспорта сельскохозяйственной и пищевой продукции в КНР. России необходимо расширить производство и экспорт товаров глубокой переработки и наукоемкой продукции, со снижением доли сырья. Расширение экономического и торгового сотрудничества с КНР требует учета национальных интересов страны, а не только интересов компаний-экспортеров.

Национальные интересы Монголии заключаются в сохранении политической и экономической независимости страны, в соблюдении баланса интересов и влияния России, Китая и стран «третьего соседа». Монголия не заинтересована в доминировании ни одной из сторон сотрудничества (Китай, Россия, «третий сосед» (США, Япония, Республика Корея, страны ЕС). Особенно не заинтересована в доминировании Китая, его преобладании в торговле, инвестициях, кредитах и т. п., из-за негативного исторического опыта. Значительный внешний долг Монголии, политическая нестабильность

в стране, зависимость от внешнего инвестирования в горнодобывающий комплекс и инфраструктуру ограничивают защиту национальных интересов. Монголия с все более зависима от Китая, международных кредиторов, при сокращенииэкономического сотрудничества с Россией. Все это может иметь негативные последствия для Монголии и международной стабильности в регионе.

Национальные интересы Китая в данном регионе заключаются в сохранении внутренней и внешней политической стабильности, расширении экономического сотрудничества с Россией и Монголией, увеличении импорта сырьевых минеральных ресурсов из России и Монголии, создании транспортных коридоров через эти страны. Выход экономики Китая в мировые лидеры, экономическое соперничество с США, требует расширения экономического и геополитического сотрудничества с РФ, странами Центральной Азии, Восточной и Западной Европы. КНР заинтересована в создании транспортных коридоров КНР – Западная Европа, через Монголию и Россию (как один из вариантов), через страны Центральной Азии, а также через Северный морской путь. Россия и Монголия рассматриваются как сырьевой придаток китайской экономики, ее экономическая периферия. При этом доля российско-китайской торговли, китайско-монгольской торговли во внешней торговле КНР крайне незначительна. Китай уверенно идет к мировому экономическому лидерству, поэтому Россия и Монголия играют зависимую, второстепенную роль, превращаясь в поставщика сырьевых товаров, современные проекты по глубокой переработке объявляются, но на практике не реализуются. Данная стратегия Китая имеет долгосрочный характер, что требует серьезной корректировки внешней политики России.

Национальные интересы России – это не только интересы общероссийских, федеральных структур, но и интересы российских регионов. В первую очередь, когда мы говорим об интересах России в треугольнике Россия-Монголия-Китай, речь идет об интересах регионов Сибири и Дальнего Востока, имеющих свою особую специфику, связанную с многовековыми связями этих территорий с Монголией и Китаем. В качестве модельного региона можно рассмотреть Иркутскую область игравшую особую роль в установлении тесных связей России с Китаем и Монголией. Еще в XVIII веке город Иркутск стал основным центром, через который осуществлялась торговля России с Монголией и Китаем, в советские времена на долю Иркутской области приходилось до 40% всего товарооборота Советского Союза и МНР. Иркутские вузы стали основными поставщиками высококвалифицированных кадров для Монголии. Сейчас роль Монголии как торгового партнера Иркутской области не столь велика как ранее (на нее в 2017 году пришлось только 0,8% от общего объема внешнего товарооборота области), но, при этом, основную роль стали играть связи с Китаем (48,9%) (табл. 1).

Таблица 1

Товарооборот Иркутской области с Китаем и Монголией в 2017 году

Страна	Объем товарооборота млн долл. США	Удельный вес, %
Всего, *в том числе*	7425,5	100,0
Китай	3627,6	48,9
Монголия	61,5	0,8

Источник: Сибирское таможенное управление [Электронный ресурс]: офиц. сайт / Федеральная таможенная служба. – [Новосибирск], 2018. – URL: http:// http://stu.customs.ru/index.php/ (дата обращения 31.08. 2018)

В структуре экспорта Иркутской области в Китай преобладают товары сырьевых групп, так в 2017 году на нефть и нефтепродукты пришлось 38,9% от общего объема экспорта в Китай, на древесину и изделия из нее – 36,7%, на целлюлозно-бумажную продуцию – 22,4%, а продукцию машиностроения – 0,005%, при этом из Китая импортируется преимущественно продукция с высокой степенью переработки. Аналогичная ситуация складывается в торговле Китая с Монголией: Монголия экспортирует в Китай сырье, а импортирует готовую продукцию. Таким образом Монголия и соседние с Китаем российские регионы превращаются в сырьевую периферию Китая.

Для исследования проблем, связанных с национальными интересами России и Монголии в треугольнике Россия-Монголия-Китай, создана группа российских и монгольских ученых. В рамках исследования будет осуществлен критический геополитический и экономический анализ китайских или совместных российско-монголо-китайских проектов по разработке минерально-сырьевых ресурсов России и Монголии и реализации транспортных коридоров. Основное внимание будет уделяться обоснованию национальных экономических интересов России и Монголии в треугольнике Россия-Монголия-Китай. К реализации данного проекта будут привлечены специалисты в области экономики, истории, международных отношений, минерально-сырьевых ресурсов и специалисты по международным перевозкам.

Формирование новой модели международных отношений и многополярного мира требуют расширения экономического, дипломатического и научного сотрудничества России со странами Востока и прежде всего с Китаем и Монголией, в том числе с использованием такого инструмента как создание международных транспортных коридоров.

Литература / References

Белов Е.А. Россия и Китай в начале XX в. Русско-китайские противоречия в 1911–1915 гг. М.: Институт востоковедения РАН, 1997. – 314 с. [Belov E.A. Rossiya i Kitay v nachale XX v. Russko-kitayskiye protivorechiya v 1911–1915 gg. Moscow: Institut vostokovedeniya RAN, 1997].

Дацышен В.Г. Очерки истории российско-китайской границы во 2-й половине XIX – начале XX в. Кызыл: Республиканская типография, 2000. – 216 с. [Datsyshen V.G. Ocherki istorii rossiysko-kitayskoy granitsy vo 2-i polovine XIX –nachale XX v. Kyzyl: Respublikanskaya tipografiya, 2000].

Лузянин С.Г. Россия – Монголия – Китай в первой половине XX в. Политические взаимоотношения в 1911–1949 гг. М.: ОГНИ, 2000. – 320 с. [Luzyanin S.G. Rossiya – Mongoliya–Kitayvpervoypolovine XXv. Politicheskiyevzaimootnosheniya v 1911–1949gg. Moscow: OGNI, 2000].

Мясников В.С. Договорными статьями утвердили. Дипломатическая история русско-китайской границы XVII–XX вв. М.: Институт Дальнего Востока РАН,1996. – 482 с. [Myasnikov V.S. Dogovornymi stat›yami utverdili. Diplomaticheskaya istoriya russko-kitayskoy granitsy XVII – XX vv. Moscow: Institut Dal'nego Vostoka RAN, 1996].

Россия и Китай: четыре века взаимодействия. История, современное состояние и перспективы развития российско-китайских отношений. М.: Весь Мир, 2013. – 704с. [Rossiya i Kitay: chetyre veka vzaimodeystviya. Istoriya, sovremennoye sostoyaniye i perspektivy razvitiya rossiysko-kitayskikh otnosheniy. Moscow: Ves' Mir, 2013].

Современные российско-монгольские отношения: модели и сценарии, отв. ред. В.А. Родионов. Улан-Удэ: Издательство БГУ, 2013. – 248 с. [Sovremennyye rossiysko-mongol›skiye otnosheniya: modeli i stsenarii, otv. red. V.A. Rodionov. Ulan-Ude: Izdatel›stvo BGU, 2013].

Суходолов А.П., Дорж Т., Болдбаатар Б., Даваасурэн А., Кузьмин Ю.В., Манжигеев А.Ф. [и др.]. Концептуальные вопросы российско-монгольских отношений в первой половине XX века: монография в 2 т. /. Иркутск: БГУ, 2016. – 2 т. – Т. 1–360 с. – Т. 2–160 с. [Sukhodolov A.P., Dorzh T., Boldbaatar B., Davaasuren A., Kuz›min Yu. V., Manzhigeyev A.F. [i dr.]. Kontseptual›nyye voprosy rossiysko-mongol›skikh otnosheniy v pervoy polovine XX veka: monografiya v 2 t. /. Irkutsk: BGU, 2016].

Суходолов А.П., Дорж Т., Болдбаатар Б., Даваасурэн А., Кузьмин Ю.В., Манжигеев А.Ф. [и др.]. Россия и Монголия: история, дипломатия, экономика, наука: сб. науч. тр. Иркутск: БГУ, 2016–352 с. [Sukhodolov A.P., Dorzh T., Boldbaatar B., Davaasuren A., Kuz›min Yu. V., Manzhigeyev A.F. [i dr.]. Rossiya i Mongoliya: istoriya, diplomatiya, ekonomika, nauka: sbornik. nauchnykh. trudov. Irkutsk: BGU, 2016

Суходолов А.П., Дорж Т., Болдбаатар Б., Кузьмин Ю.В., Манжигеев А.Ф. Россия и Монголия: концептуальные вопросы российско-монгольских отношений (дипломатия, экономика, наука): сб. науч. тр. Иркутск: БГУ, 2015–416 с. [Sukhodolov A.P., Dorzh T., Boldbaatar B., Kuz›min Yu. V., Manzhigeyev A.F. Rossiya i Mongoliya: kontseptual›nyye voprosy rossiysko-mongol›skikh otnosheniy (diplomatiya, ekonomika, nauka): sbornik. nauchnykh. trudov. Irkutsk: BGU, 2015].

Суходолов А.П., Дорж Т., Болдбаатар Б., Кузьмин Ю.В., Манжигеев А.Ф. Россия и Монголия: новый взгляд на историю (дипломатия, экономика, культура): сб. науч. тр. Иркутск: БГУ, 2015–376 с. [Sukhodolov A.P., Dorzh T., Boldbaatar B., Kuz›min Yu. V., Manzhigeyev A.F. Rossiya i Mongoliya: novyy vzglyad na istoriyu (diplomatiya, ekonomika, kul›tura): sbornik. nauchnykh. trudov. Irkutsk: BGU, 2015].

*Коршунов И. К., Карпов А. В., Шматков Р. Н.**

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ РОССИИ: ВЛИЯНИЕ НА ЭКОНОМИКУ СТРАНЫ

Korshunov I. K., Karpov A. V., Shmatkov R. N.**

INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS OF RUSSIA: IMPACT ON COUNTRY ECONOMY

Аннотация: Российская Федерация обширное государство, граничащее с 18 странами. Чтобы поддерживать экономику страны производится импорт и экспорт различных товаров. Для осуществления эффективной перевозки грузов используются различные транспортные коридоры. Но Россия не останавливается на достигнутом и производит модернизацию процесса грузоперевозок, а также увеличивает объемы поставок. Эти действия направлены на основные транспортные коридоры «Транссиб», «Север-Юг» и Панъевропейский транспортный коридор.

***Ключевые слова**:* транспортный коридор, Транссибирская магистраль, Север-юг, Панъевропейский транспортный коридор, транзит, транспортная логистика, перспектива, модернизация.

Abstract: The Russian Federation is a vast state, bordering on 18 countries. To support the country's economy, import and export of various goods is carried out. For the implementation of the effective transportation of goods using various transport corridors. But Russia does not stop at what has been accomplished and is modernizing the process of transportation, as well as increasing the volume of deliveries. These actions are aimed at the main transport corridors Transsib, North-South and the Pan-European transport corridor.

Key words: transport corridor, Trans-Siberian Railway, North-South, Pan-European transport corridor, transit, transport logistics, prospect, modernization.

Под транспортным коридором принято понимать определенное направление или маршрут массовых перевозок пассажиров и грузов. На различных участках этого выделенного направления работает в сочетании несколько видов транспорта, а для его эффективного функционирования создается развитая инфраструктура.

Транспортный коридор создается для согласования всех видов транспорта на приоритетных направлениях перевозок грузов и пассажиров. Интермодальный транспортный коридор проходит по территориям соседствующих

* *Шматков Руслан Николаевич* – кандидат физико-математических наук, зам. декана факультета «Мировая экономика и право», Сибирский государственный университет путей сообщения (СГУПС).
Коршунов Илья Константинович – студент, СГУПС.
Карпов Антон Вячеславович – студент, СГУПС.

** *Shmatkov Ruslan Nikolaevich* – Candidate of Physical and Mathematical Sciences, Deputy. Dean of the Faculty of World Economy and Law, Siberian State University of Communications (SSUPS).
Korshunov Ilya Konstantinovich – student, SGUPS.
Karpov Anton Vyacheslavovich – student, SGUPS.

государств. Одна из главных целей создания транспортных коридоров состоит в том, чтобы наземный, водный и воздушный виды транспорта не конкурировали друг с другом, а последовательно взаимодействовали и обеспечивали снижение транспортных издержек в цене конечного продукта. Концепция транспортных коридоров предполагает максимальное использование уже существующих транспортных коммуникаций, способных обеспечить возрастающие объемы перевозок грузов и пассажиров. Это снижает потребность в создании и модернизации транспортной инфраструктуры. Для обеспечения конкурентоспособности транспортного коридора по сравнению с альтернативными маршрутами помимо цены транспортировки важное значение имеют сроки перевозки грузов или пассажиров, а также показатели качества транспортной услуги, в частности сохранность груза, комфорт пассажиров, своевременность доставки, безопасность и информационное обеспечение. Финансирование обустройства транспортных коридоров осуществляется за счет стран, по территории которых они проходят, а также международными финансовыми организациями [2].

Международный транспортный коридор Север–Юг является наиболее оптимальным маршрутом с экономической точки зрения. Грузовая база маршрута – это торговля Индии и стран Персидского залива с Россией, Скандинавией и странами Северной Европы. Соглашение о создании международного транспортного коридора Север–Юг было подписано между Россией, Ираном и Индией 12 сентября 2000 г. в Санкт-Петербурге, в настоящее время ведется интенсивная работа между странами, участвующими в проекте для полного ввода этого транспортного коридора в эксплуатацию.

Президент Ильхам Алиев сказал, что «с начала 2018 г. объем грузов, перевозимых через территорию Азербайджана через транспортный коридор Север–Юг, увеличился более чем в 100 раз. И это только начало. В настоящее время мы ведем со странами-партнерами очень серьезные переговоры для полной реализации данного проекта. Азербайджан обладает и техническим опытом, и специалистами, и финансовыми ресурсами. Все работы на территории Азербайджана мы проделали сами, можем привлечь наши финансовые возможности и в другие места, с тем чтобы этот коридор работал в полную мощность и приносил нашей стране дополнительную валюту. Такова наша основная цель» [6].

В политический вес, и политические возможности транзитных стран растут. Возрастает роль этих стран в развитии сотрудничества в регионе. Мы хотим, чтобы наша роль росла. Мы хотим, чтобы с Азербайджаном больше считались. Мы хотим, чтобы от Азербайджана зависело больше вопросов, и добиваемся этого», – сказал президент. Говоря о текущей работе по созданию этого транспортного коридора, С. Гадирова сказала: «В рамках развития маршрута была построена железная дорога Астара (Азербайджан) – Астара (Иран). Азербайджанские железные дороги ввели в эксплуатацию первый этап грузового терминала в Иране, заложили основу зернового терминала. Железная дорога Решт–Астара является важным звеном для завершения этого

транспортного коридора» [6]. Грузы, экспортируемые из стран Юго-Восточной Азии по железной дороге, будут транспортироваться через Иран и Азербайджан в Европу. И в противоположном направлении товары будут транспортироваться по тому же маршруту. Этот коридор будет играть важную роль в развитии других стран региона, которые увеличивают свою торговлю по этому маршруту.

С запуском железной дороги Решт-Астара будет оповещена основная часть международного транспортного коридора Север–Юг. Используя этот маршрут, Индия и Китай смогут перевозить свои товары в Центральную Азию, Азербайджан, Россию и Европу. Когда коридор начнет функционировать полностью, на первом этапе по этому маршруту будет перевозиться 5 млн т. груза; в будущем объем трафика будет увеличен до 10 млн т. или более. Основным преимуществом этого коридора является сокращение времени транспортировки товаров более, чем в 2 раза.

Международный транспортный коридор «Север–Юг» в настоящее время находится в пробном режиме. Этот маршрут главным образом транспортирует грузы из Российской Федерации и Беларуси в Иран, такие как дерево, древесноволокнистая плита, зерно и продукты питания, а также фрукты и овощи, кафель, арматура, цементный клинкер и черепица транспортируются из Ирана в Россию, Грузию и Азербайджан перевозятся фрукты и овощи, цементный клинкер, кафель, метлах, арматура и другие грузы [3,1].

Международный транспортный коридор «Транссиб». Транссибирский коридор является важнейшим компонентом сети международных транспортных коридоров, и его значение для мирового экономического сообщества в развитии торговых и внешнеэкономических связей между странами Европы и Азии очевиден. Транссибирская магистраль является наиболее рациональным маршрутом для объединения Евразийского континента как единого инфраструктурного проекта мирового значения. Сегодня это самый быстрый и доступный способ доставки товаров с Востока на Запад и с Запада на Восток, что может и должно стать катализатором для многократного увеличения обменного курса товаров между странами Европы и Азии.

Главное преимущество «Транссиб» – короткое транзитное время доставки груза, несомненно, но не является единственным. Сегодня спектр транспортных и логистических услуг, предлагаемых «Транссиб», соответствует самым высоким международным стандартам. Многие современные историки сравнивают строительство Транссибирской магистрали с завоеванием космоса в середине двадцатого века.

В соответствии с Транспортной стратегией развития Российской Федерации, утвержденной Правительством Российской Федерации до 2030 г., эффективное осуществление транзитного и транспортно-логистического потенциала страны на основе интеграции российских железных дорог в мир, прежде всего Евразийско-Азиатская транспортная система, является одним из приоритетов ОАО «РЖД». Общий объем железнодорожных перевозок на Транссибирской магистрали в международном движении неуклонно

растет. Магистраль проходит через территорию 20 субъектов Российской Федерации и 5 федеральных округов. Эти богатые ресурсами регионы обладают значительным потенциалом экспорта и импорта. Здесь сосредоточены основные природные ресурсы, включая нефть, газ, уголь, древесину, руды черных и цветных металлов и т. д. Транссиб соединяет 87 городов, из которых 14 являются центрами субъектов Российской Федерации.

Правительство Российской Федерации и ОАО «РЖД» разработали и осуществляют комплекс мер по дальнейшему увеличению транзитного потенциала всего транспортного коридора между Европой и странами Азиатско-Тихоокеанского региона, сформированного на базе Транссиба:

- в восточной части Транссибирской магистрали реализуются крупномасштабные инвестиционные проекты для обеспечения роста железнодорожных перевозок и транзита между Россией и Китаем; продолжается разработка железнодорожных станций на границе с Монголией, Китаем и КНДР;
- расширяются подходы к морским портам; контейнерные терминалы модернизируются в соответствии с международными стандартами;
- ведется комплексная реконструкция участка Карымское – Забайкальск, чтобы обеспечить увеличение объема грузовых перевозок в Китай (прежде всего нефть);
- формирование систематического подхода к развитию транссибирских контейнерных перевозок на железных дорогах, морских участках, в портах с участием ассоциаций экспедиторов грузов Европы, России, Республики Корея, Японии, Австрии, а также транспортно-экспедиторских компаний; разработка и применение конкурентных тарифов на перевозку внешнеторговых и транзитных грузов с учетом направлений грузовых перевозок и условий перевозки грузов по альтернативным маршрутам; дальнейшее совершенствование технологии и организация транзитных и внешнеторговых грузовых перевозок по Транссибирскому маршруту (ТСМ); улучшение условий и принципов совместной деятельности железных дорог, судоходных компаний, портов, экспедиторов и операторов – членов КСТП для привлечения товаров в ТСМ;
- обеспечение высокого качества обслуживания с целью привлечения товаров в ТСМ на основе координации на международном уровне деятельности участников транссибирской транспортировки товаров (сроки доставки, безопасность грузов);
- информационная поддержка процесса транспортировки по ТСМ (предоставление клиентам информации о перемещении товаров в режиме реального времени до места назначения);
- увеличение пропускной способности портов на востоке и западе России; создание в московском центре, в других промышленных центрах и на Дальнем Востоке современных логистических центров со складскими комплексами;

- дальнейшее развитие транспортных связей между странами Азии, России, стран СНГ, Центральной и Восточной Европы, Скандинавии и стран Балтии [1,3].

Панъевропейский транспортный коридор. Панъевропейский транспортный коридор – система транспорта в Центральной и Восточной Европе. В 1994 г. были определены десять основных транспортных направлений – «критских коридоров», обеспечивающих оптимальные транспортные связи западноевропейских стран между собой с выходом в страны Балтии, европейские страны СНГ (на Москву, Санкт-Петербург, Минск, Львов, Киев), к портам Черного моря (Одесса, Констанца, Варна) и в Турцию (Стамбул). Из всех критских коридоров три коридора имеют прямое отношение к Российской Федерации, и два – к Республике Беларусь. Кроме того, они могут быть продолжены и в другие страны Сообщества. В 1997 г. эти коридоры были продлены по территории России по направлениям:

1. Балтика (Санкт-Петербург) – Центр (Москва) – Черное море (Ростов-на-Дону, Новороссийск).
2. Москва – Астрахань.
3. Запад (Берлин – Варшава – Минск) – Центр (Москва) – Нижний Новгород – Урал (Екатеринбург – Челябинск).
4. Северный морской путь (Санкт-Петербург – Мурманск и далее морским путем на восток).
5. Водный путь – из региона Черного и Азовского морей через Волго-Донской канал в Каспийское море.

Наибольший интерес в разрезе ЕврАзЭС представляет Второй панъевропейский (Критский) транспортный коридор протяженностью 1830 км, пролегающий от Берлина (Германия) через Варшаву (Польша), Минск (Беларусь) в Москву и Нижний Новгород (Россия). Развитие Второго Критского коридора завершено в 2010 г. По этому коридору курсирует регулярный контейнерный поезд «Восточный ветер» между Берлином и Москвой. Второй Критский транспортный коридор необходим не только странам, по территории которых он проходит (Россия и Беларусь), но и другим государствам-членам ЕврАзЭС, обеспечивающим транзитные перевозки из стран Азиатско-Тихоокеанского региона, а также ввоз и вывоз товаров в Западную Европу.

С использованием этого коридора, Казахстан, совместно с Россией, может предложить перевозки в направлении Китай – Западная Европа (а это, помимо китайских, – японские, корейские, малазийские, индонезийские, сингапурские, таиландские и другие грузы). В этом направлении на протяжении многих лет развивался транспортный коридор Москва – Екатеринбург – Омск – Новосибирск – Иркутск с выходом на порты Находка и Ванино, а также через станции Забайкальск, Гродеково и Наушки в Китай. С открытием в 1992 г. пограничного железнодорожного перехода Дружба–Алашанькоу, между Казахстаном и Китаем появилась возможность значительно сократить расстояние перевозок в этом направлении. Так, расстояние перевозок от порта Ляньюньган (Китай) до Москвы через станцию Дружба на 670 км короче,

нежели через ст. Наушки, а от Гонконга – на 860 км. Кроме того, к данному маршруту также тяготеют грузоперевозки из Кыргызстана, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана в Москву и далее по Второму Критскому коридору в Европу. В первую очередь, это традиционно экспортируемый товар этих стран – хлопок, а также нефтеналивные грузы из Казахстана, Узбекистана и Туркменистана [5].

Роль и влияние транспортных коридоров на экономику России. На сегодняшний день Россия предлагает мировому сообществу, наряду с нефтью, газом и металлом, новый национальный продукт – экспорт транзитных транспортных услуг. Россия готова реализовывать этот продукт на взаимовыгодных условиях вместе с зарубежными партнерами. Немаловажно, что транзит через РФ осуществляется по единой таможенной территории, на которой действуют единые законы. Экспорт транзитных транспортных услуг принесет России, прежде всего, прямые денежные поступления в виде оплат транспортных и сопутствующих услуг. Кроме того, в транзитные страны направляются инвестиции на развитие транспортной инфраструктуры, и они становятся полигонами внедрения современной транспортной техники и технологий, т. к. все участники сложившихся и функционирующих коридоров заинтересованы в его устойчивой работе и снижении логистических издержек [4].

Все это, в свою очередь, создает условия для развития национальной внешней торговли и внутренних перевозок и влечет за собой развитие тех регионов, по которым проходят транзитные коридоры. Так же транзит является надежным средством усиления влияния России на международной арене.

Российская Федерация в силу своего стратегического положения в центре Евразийского континента должна играть связующую роль между Востоком и Западом в сфере транспортных перевозок. Однако для того, чтобы эта цель могла быть достигнута, необходимо как совершенствование законодательства Российской Федерации, так и гармонизация законов между странами, по территории которых проходят международные транспортные коридоры.

Литература / References

1. Как сделать транспортный коридор Север-Юг привлекательным [How to make the North-South transport corridor attractive]. URL: http://transport.ru/1/3/i77_34572p0.htm (дата обращения 02.11.2018).
2. Международный транспортный коридор «Север – Юг» [International North-South Transport Corridor]. URL: http://cargo.rzd.ru/static/public/ ru? STRUCTURE_ID=5130(дата обращения 08.11.2018).

3. Международный транспортный коридор «Север – Юг» в приоритете Азербайджана, но не в интересах США [The North-South international transport corridor is a priority for Azerbaijan, but not in the interests of the United States]. URL: https://x-true.info/71044-mezhdunarodnyy-transportnyy-koridor-sever-yug-v-prioritete-azerbaydzhana-no-ne-v-interesah-ssha.html (дата обращения 14.11.2018).

4. Об основных направлениях развития Международных транспортных коридоров на территории Российской Федерации [On the main directions of development of international transport corridors in the Russian Federation]. URL: http://www.mid.ru/foreign_policy/rso/-/asset_publisher/0vP3hQoCPRg5/content/id/600144(дата обращения 17.11.2018).

5. Панъевропейский транспортный коридор [Pan-European Transport Corridor]. URL: https://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/1085397(дата обращения 22.11.2018).

6. Транспортный коридор Север – Юг – самый оптимальный маршрут с экономической точки зрения [The North-South transport corridor is the most optimal route from an economic point of view].URL: https://news.rambler.ru/caucasus/41054167/?utm_content=rnews&utm_medium=read_more&utm_source=copylink (дата обращения 03.12.2018).

*Mikhail Borisov**

ENERGY COMPONENT OF THE INITIATIVE «ONE BELT – ONE ROAD»

Abstract: The enormous scale of China's economy has turned it into a major global consumer of energy. China is not able to meet the growing energy needs by its own production. Its dependence on energy imports has become critical due to the instability of world markets, the tension of the international situation and the limited number of suppliers.The implementation of China's unprecedented global initiative of the "One Belt – One Road" is intended to solve the problems that have arisen.

***Keywords*:** energy security, One Belt – One Road, 21st Century Maritime Silk Road, Economic Belt of the Silk Road.

Currently China accounts for almost one quarter of the global energy consumption and this figure is growing[1]. Despite the fact that China provides 46.1% of world coal production, 4.8% – of oil, 3.7% – of gas, 29.1% – of electricity generation at hydropower plants, 8.5% – at nuclear power plants, 20.2% – at plants based on renewable energy, the degree of energy self-sufficiency is only 84% and continues to decline[2]. The extent of consumption is so high that its own oil reserves will last only one month[3]. China accounts for one quarter of the oil consumed in the world and half of the annual global increase in its production[4].

The rapidly growing energy shortage is being covered up by imports. China is the largest importer of primary energy. Though China is the fifth largest oil producer in the world (despite the fact that the oil reserves / production ratio is only 11.9, with an average global indicator of 80.1), 60% of oil consumed is imported (in 1993–6%, in 2020–73% is predicted)[5]. With giant mining, even coal is not enough. The self-sufficiency level of this resource is only 86%[6]. At the same time, the explored reserves of coal per capita make up only 41% of the average world level, oil – 11%, and gas – 4%. Dependence on gas imports is 32%[7].

Due to the instability of world energy markets (an increase in the price of a barrel of oil by only $1 "costs" China an additional $0.5 billion[8], some geographical

* *Borisov Mikhail Glebovich* – Ph.D. (Econ.), Senior Researcher, Institute of Oriental Studies, Russian Academy of Science.

[1] BP Statistical Review of World Energy. June 2018. https: //www.bp.com /.../ bp / energy ... / statistical-review / bp-stats-review-2018-full-report ...

[2] Calculated by: Ibid

[3] Calculated by: Ibid

[4] Calculated by: Ibid

[5] Calculated by: Ibid

[6] Calculated by: Ibid

[7] Calculated by: Ibid

[8] Calculated by: Ibid

shift in energy imports towards the Persian Gulf (more than 30% of oil and gas imports to China come from this troubled region), the huge cost of energy imports (it costs the country $270 billion a year[9]) the problem of the country's energy (and economic) security has sharply escalated. The Chinese authorities rightly see its decision in diversifying supply sources on the basis of large investments in energy and infrastructure projects in as many countries as possible and in strengthening their economic positions, authority and ability to influence the stability of supplies and pricing.

An unprecedented in scale comprehensive international project "One Belt – One Road" started on the basis of Chinese investment is designed to address the growing threat to energy security. Since it is mainly carried out with Chinese funds by Chinese contractors, more than 80 countries and international organizations, representing 63.1% of the world population, 58.1% – of world oil reserves, 79.9% – of natural gas and 54.2% – of coal immediately declared their participation[10].

Table 1

The countries covered by the "One Belt – One Road" project and their share in the world oil market (% in 2015)

Region	Country (%)
ACEAH	**Malaysia** (0.7%), **Indonesia** (0.9%), **Thailand** (0.4%), **Brunei** (0.2%)
West Asia	**Iran** (4.2%), **Iraq** (4.5%), **Saudi Arabia** (13.1%), **Oman** (1.1%), **UAE** (4.1%), **Qatar** (1.8%), **Kuwait** (3.4%), **Egypt** (0.8%)
Central Asia	**Kazakhstan** (1.8%), **Uzbekistan** (0.1%), **Turkmenistan** (0.3%)
Europe	**Russia** (12.4%)
Africa	**Angola** (1.6%), **South Sudan** (0.1%), **Ethiopia** (0.1%), **Nigeria** (1.8%)

Source: BP Statistic Review of World Energy. World Energy. June 2018.

In the first four years of the initiative's existence (2013–2017), Chinese energy companies concluded 497 projects along its route, within which $92.1 billion was "mastered"[11]. The total investment for the period up to 2030 is estimated at 1US$ trillion[12]. China's state oil and gas companies alone only in 2017 invested in the energy part of the project US$38 billion[13]. Risky investments are often carried out with strong government support (Table 2).

9 Calculated by: Ibid

10 Ma Yinging. Energy Going Out Leads China's Belt & Road Initiative. China Petroleum Newspaper, March 11, 2015

11 Asia's Energy Security. NBR Special Report # 68. Www.nbr.org/publications/issue.aspx?id=353

12 Ibid

13 Ibid

Table 2

The state capital of the project "One Belt – One Road"

Organization	Capital (US$ Billion)
Industrial and Commercial Bank of China	159
CITIC	133
Bank of China	100
Silk Road Foundation	40
Chinese Development Bank	36
Export-Import Bank of China	19

Source: Asia's Energy Security. Source: Asia's Energy Security. NBR Special Report # 68. www.nbr.org/publications/issue.aspx?id=353 NBR Special Report # 68. Www.nbr.org/publications/issue.aspx?id=353

The initiative "One Belt – One Road" combines two components: the land route, the Economic Belt of the Silk Road (EBSR) and the sea route, Maritime Silk Road of the 21st Century (MSP). Energy investment projects sharply dominate in both components, designed, in addition to commercial benefits, to increase the energy security of the PRC, to diversify the sources of energy supply, making them more reliable and manageable.

The marine component of the project has the greatest practical significance for the Chinese energy. Currently 90% of all oil and gas supplies to the country go by sea, which makes them vulnerable and unsafe, bearing in mind the tense situation in the South China Sea, piracy in the Gulf of Aden and the Malacca Strait, control of the US Navy over communications in the Indian Ocean and the possibility of blocking them in the light of aggravated trade relations between China and the United States, and the need to pass through unreliable geopolitical "narrowness" – the straits of Hormuz and Malacca. More than 80% of Chinese oil imports pass through these straits.

The key link of the Maritime Silk Road is the deep-water port of Gwadar (Pakistan, Baluchistan province) located in the Arabian Sea at the entrance to the strait of Hormuz, built and controlled by China. It is the beginning of the Pakistan-China Economic Corridor (PCEC), which includes an oil pipeline, a gas pipeline and a highway, a railway and several power stations. The total investment in the PCEC will be US$62 billion, of which US$48 billion – in energy projects[14].

The Gwadar-Kashgar-Urumqi oil pipeline, which will be built in 2017–2021, has a projected throughput capacity of 1 million barrels of oil per day, and will provide 13% of China's oil imports. Through PCEC, oil from the Middle East, bypassing

[14] https://tribune.com.pk/story/1381733/cpec-investment-pushed-55b-62b

the Strait of Malacca, will pass to the consumer 2,500 km. in one week instead of the current 10,000 km. in 3 months[15].

An addition to PCEC, beneficial for both Pakistan and China, is the Peace Gas Pipeline commissioned in December 2017 from Iran to Pakistan (bypassing the Strait of Hormuz). China has financed 85% of the construction, provided that a part of Iranian gas will be selected and liquefied in Gwadar for subsequent export to the PRC[16]. In the same 2017, the Chinese National Oil and Gas Corporation secured a controlling interest in the promising South Pars gas project. As a desire to avoid the passage of the Strait of Hormuz, China should consider m modernization of the port of Korfakkan on the coast of the Gulf of Oman (the emirate of Fujairah, United Arab Emirates). The container terminal is already in operation, the next step is the construction of an oil terminal and a pipeline worth $3.3 billion and a capacity of 25 million tons from the field in Abu Dhabi[17]. As part of the MSR, China has already built and upgraded a large number of oil and gas ports in the Indian Ocean basin. As the only investor, it has received exclusive rights to operate them (Table 3)

Table 3

Ports in China's long-term lease

Year of construction or modernization	Region	Country	Port	Period lease (years)
20152015	Indian Ocean	Pakistan	Gwadar	40
20152015	Indian Ocean	Myanmar	Kyapyu	50
2015201	South China Sea	Malaysia	Kuantan	60
2016	Indian Ocean	Djibouti	Obok	10
2016	South Ch	Malaysia	Malacca	99
2017	Indian Ocean	Sri Lanka	Hambantota	99
2016	South China Ocean	Brunei	Myapa Moire	60
20172017	Indian Ocean	Maldives	Fidhu finolu	50

Source: Compiled from: Asia's Energy Security. NBR Special Report # 68. www.nbr.org/publications/issue.aspx?id=353 NBR Special Report # 68. www.nbr.org/publications/issue.aspx?id=353

The construction of an oil pipeline from Kyapyu port (Myanmar), where tankers will unload, to Kunming (Yunnan province) will allow tankers to avoid passing through the Strait of Malacca. In addition, this route will shorten by 2,000km the distance traveled by tankers and the delivery time of oil to the consumer for 3 weeks. To increase the capacity of this extremely economical and safe route, China began in 2016 to build a parallel railway line. A gas pipeline with a throughput

[15] Ibid

[16] https://vk.com/muslim_military? w = wall-55205927_4076

[17] http://finance.sina.com/2017–02–24/doc-ifyavwwcv8679279.shtml

capacity of 20 billion cubic meters of myanmar gas per year will complete the Myanmar–China energy corridor[18].

Extremely promising to ensure the uninterrupted transportation of hydrocarbons to China may be the Kra Istmus Canal (or the Thai Canal), which connects the Andaman Sea with the Gulf of Siam, bypassing the Strait of Malacca and, accordingly, the port of Singapore. It will shorten the route to Chinese ports of the South China Sea by 1,200 km. and for 3 days. The only potential investor is China. Construction has not yet begun, despite the presence of the Sino-Thai Memorandum of 2015 on its commencement, as the Thai government is under pressure from forces not interested in the implementation of this project and in China's acquisition of control over a strategic road equal in scale to the Panama or Suez Canal. China, on the other hand, has a ready project worth US$25 billion for 10 years with the involvement of 30 thousand Chinese workers[19].

The construction of the Canal does not present technical difficulties: its design length is 102 km. (Compare: Panama Canal – 82 km.), Width – 160 m. (Panama Canal – 150 m.), Depth – 16 m. (Panama Canal – 14 m.) Like the Suez Canal, the Kra Istmus Canal will be without a lockes[20].

China has become a key investor and executor of the second line of the Suez Canal, capable of passing large-capacity tankers and gas carriers. This made it possible to reduce the cost and expand the supply of hydrocarbons from Algeria and to reduce their routes many times. As a follow-up to this project, China is building the largest LNG port in Charschel in Algeria[21].

The African branch of the MSR will become increasingly important. In 2018, the deep-water port of Lamu (Kenya) built by Chinese companies was commissioned with a railway and pipelines to transport oil from South Sudan and Ethiopia with a total investment of US$25 billion[22]. In 2018, the first stage of the port of Bagamoyo (Tanzania) began to work, which will become the largest hub (including the energy hub), providing the entire East Africa[23]. Chinese companies have received exclusive rights to explore and subsequently exploit oil fields on the shelf of Gambia, Senegal and Guinea-Bissau, as well as on Lake Albert in Uganda[24].

An important element of the MSR is its Arctic part called "Ice Silk Road". It is expected that by 2020, between 5% and 15% of all Chinese foreign trade will go through the Northern Sea Route, and about one quarter of this volume will be provided by transportation of liquefied gas from the Yamal LNG project, 20% of

[18] New China – Myanmar oil pipeline bypasses. URL: https: //www.forbusiness.com/markets/2...oil-to-china/

[19] Thailand, Cnina to team up on long-proposed Kra Istmus canal. 05/18/2015. URL: https: //www.wantchinatimes.com/news-subclass-cnt.aspx? id = 20150518000069 & cid = 1101

[20] Ibid

[21] https://tribune.com.pk/story/1381733/cpec-investment-pushed-55b-62b

[22] URL: http: //www.reuters.com/article/Kenya-port-lamu-idUSLSNOCX38D20130411

[23] www.cnpc.com.cn

[24] Ibid

which is financed by China's national oil and gas corporation and another 10% – by the Silk Road Fund[25].

Successful participation in the Yamal LNG project contributed to the expansion of the MSR program in the Arctic. At the end of 2017, the same Chinese National Oil and Gas Corporation signed a contract with the state of Alaska for the construction of a giant production and logistics LNG complex in the Arctic with a total investment of US$20 billion with a prospect of exporting 80% of the produced gas to China[26].

The water area of the Malay Archipelago occupies an important place in the energy strategy of the MSR. In 2014 the Indonesian authorities launched the initiative "Indonesia – the sea axis of the world", which envisages the transformation of Indonesia, located at the junction of two oceans, into a transport, logistics and trade hub of global importance. Since such a large-scale project requires huge investments, the Indonesian government has called for the cooperation of international investors. Since this Indonesian initiative embraces the same water area as the MSR, China immediately called on Indonesia to jointly implement these largely coinciding and complementary projects. Indonesia readily accepted this proposal as it expects to receive considerable benefits from cooperation[27]

MSR passes the Sunda Strait between the energy-rich island of Sumatra and the economically developed island of Java which concentrates 2/3 of the country population. China intends to build 24 ports in this region (of which 4 are coal and 2 gas terminals), 8,700 kilometers of access and main railway lines, 1,000 km. of highways and electric power facilities with a total capacity of 35 MW[28]. At the same time, there is an increase in the volume of Chinese investments in the coal mining of Indonesia (Sumatra), which is the main supplier of coal to the PRC (and the world's leading exporter), turned into such by Chinese investments.

Large-scale investments in the port infrastructure of the countries of the Indian Ocean basin are accompanied as a necessary concession, by agreements cocluded with host states on the long-term lease of part of the ports for arranging naval facilities in order to ensure the safe operation and safety of the constructed facilities. The first agreement was concluded in 2015 with Djibouti to ensure sustainable and safe navigation in the Gulf of Aden and the Bab el Mandeb Strait. In fact, this is the first PRC naval base outside the country. In 2017, it was decided to increase the number of marines of the PRC from 20,000 people to 100,000 people with accommodation in the ports of Djibouti and Gwadar "to ensure the safety of navigation"[29]. Subsequently, the People's Republic of China gained territory for its

[25] China Stakes in the Russian Arctic. The Diplomat. Jan. 20182018

[26] Ibid

[27] https://www.jokowinomics.com/2015/04/24/berita/antara-jalur-sutra-china-dan-procktinfrastruktur-indonesia

[28] Ibid

[29] Minnic Chan. Overseas Ambitions. South China Morning Post, March 2017, http://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2078275/overseas-ambitions-expand-china-plans-400pc-increase

naval bases in the Maldives, the Cocos Islands, in the port of Kiapu, on the Mergui Archipelago (Myanmar)[30].

The land component of the initiative "One Belt, One Road" – the program "Economic Belt of the Silk Road" – is no less important for ensuring China's energy security than the "Maritime Silk Road of the 21st Century". Its strategy involves, above all, the creation of a reliable corridor of energy supplies from Central Asia to China. China considers Central Asia as a reliable and agreeable supplier of oil and gas (since there are no other options for selling energy raw materials for the continental countries of the region which do not have the necessary investment and material resources) to the country's western regions lying far from the sea, and as an alternative supplier in case of blocking of sea routes.

China has invested enormous resources in the energy sector of Central Asia. The volume of accumulated Chinese investment in the oil and gas industry of Kazakhstan in 2017 was estimated at US$45 billion, in the extraction and transportation of natural gas in Turkmenistan – at US$15 billion, China's oil and gas projects in Uzbekistan are estimated at US$2 billion[31]. In addition, about US$5 billion is planned to be invested in Central Asian hydropower projects and US$2 billion in the raw material base of nuclear energy[32].

The main infrastructure energy project in the region is one of the largest in the world gas pipeline "Central Asia – China", capable of pumping 85 billion cubic meters of Turkmen and Uzbek gas per year, which can provide up to 40% of the import needs of China. By 2018, A, B, and C lines operated at full capacity, providing 24% of annual import requirements. By 2020, the D "Turkmenistan–Uzbekistan–Tajikistan–Kyrgyzstan–China" line will be built with a carrying capacity of 10% of the current annual consumption of the PRC[33].

Chinese companies are also actively investing in expanding the resource base of Turkmenistan and Uzbekistan both rich in natural gas (5th and 9th places in the world in explored reserves, respectively) in order to improve the reliability of long-term supplies and partial control over resources. The PRC National Oil and Gas Company conducts exploration and development of promising fields in the area of the former Aral Sea and on the right bank of the Amu-Darya river[34].

Kazakhstan, which has promising oil and gas reserves, commensurable with the Middle East, and directly bordering on the PRC territiry, is becoming the key country in the energy sector of the Silk Road Economic Belt. Chinese companies control about 80% of oil produced in the country[35]. "Western Kazakhstan–China"

---

[30] Ibid

[31] URL: http: //www.haiguan.info/CustomData/MonthReport.aspx? Guid = 2288

[32] Ibid

[33] www.cnpc.com.cn

[34] Ibid

[35] www.newskaz.ru/economy/201105/148126.html

oil pipeline, which reached the projected throughput capacity, provides about 5% of oil consumption in the PRC[36].

China has not overlooked Tajikistan and Kyrgyzstan which do not possess large fuel reserves, but are abundant in hydropower resources used so far by only 5% (in the world's first"ten" in their hydropower potential). Negotiations on construction of hydroelectric cascades on the Vakhsh and Nyryn rivers are in the final stage[37]. A serious obstacle to the implementation of the projects was the tough stance of Uzbekistan on the vital use of these transboundary rivers for the country, but the huge investment opportunities of the PRC are able to solve this problem.

The ambitious plan to import clean energy to China also applies to Kazakhstan. The project (which, however, was closed, and then restored, since the issue of tariffs has not yet been resolved) includes the construction of 12 power units of one of the world's largest coal-fired thermal power plant with a capacity of 7,200 MW in Ekibastuz and an export transmission line Ekibastuz – Urumqi. The total estimate of the project is $9.5 billion. Its annual output should be 40 billion kilowatts (4% of China's electricity consumption)[38].

The role of Kazakhstan as a source of raw materials for the Chinese atomic energy is growing. Kazakhstan's share of Chinese uranium imports is 62% and is increasing at a fast pace[39]. The PRC is developing its nuclear energy industry at a pace that is ahead of the development of the national raw material base. Kazakhstan, whose share in the world uranium market is 40% (and continues to grow), and its reserves are far from being explored, is for China almost an indispensable long-term supplier[40]. Chinese companies do not only conduct exploration, development and enrichment of uranium, but also produce fuel elements. Kazakhstani authorities say the country is ready to build the first nuclear power plant using Chinese investment and technologies with partial electricity supply to China[41]. Uranium is also being explored in Uzbekistan.

Thus, in Central Asia, the main contours of realizing the energy component of the Silk Road Economic Belt have emerged. We are talking about creating a corridor for the delivery of energy carriers or electric power, which provides about 15% of China's energy needs, and is controlled by China[42].

Russia plays a big role in the energy strategy of the SREB. Energy resources imported from the Russian Federation are the cheapest for China, since their

---

36 Calculated from: BP Statistical Review of World Energy June 2018. https://www.bp.com/…/bp/energy…/statistical-review/bp-stats-review-2018-full-report ..

37 sputnic-tj.com/economy/2016042010193/9682.html

38 Calculated from: BP Statistical Review of World Energy June 2018. https://www.bp.com/…/bp/energy…/statistical-review/bp-stats-review-2018-full-report ..

39 https://eenergy.media/2017/08/09/atomnaya-energetika/

40 Ibid

41 Ibid

42 Calculated from: BP Statistical Review of World Energy June 2018. https://www.bp.com/…/bp/energy…/statistical-review/bp-stats-review-2018-full-report ..

supplies imply minimal investment in Russia, and resources are bought directly at the state border.

In 2001–2017 oil imports to the PRC from the Russian Federation grew 40 times, which did not require any investment from China in foreign infrastructure[43]. Russia in 2015 came on top among the countries exporting oil to China (12% of China's imports)[44]. Imports come from the Eastern Siberia – Pacific Ocean oil pipeline through the Skovorodino-Datsin (15 million tons per year) and ESPO-Mohe branches (30 million tons per year), as well as Western Kazakhstan – China oil pipeline (10 million tons.). Deliveries are carried out on the basis of a long-term (for 25 years) agreement providing for import of 365 million tons of oil in 2013–2038[45].

Russia is quickly becoming the main supplier of gas to China (at the beginning of the 21st century, gas from the Russian Federation to the PRC was not practically supplied). When Russia began to implement the Yamal LNG project as well as the Sakhalin-2 project it ranked 8th among the suppliers of LNG to China. However, a real breakthrough is expected when the "Power of Siberia" gas pipeline with a capacity of 38 billion cubic meters of gas per year is lounched in December 2018. With the release of this project, on the basis of an agreement designed for 30 years, China will meet its needs for imports by nearly 20%. In addition, the project "The Power of Siberia – 2" (through Altai) with a capacity of 30 billion cubic meters was designed[46].

In 2004–2014 electricity imports to China from Russia increased 10 times. Russia accounts for 50% of Chinese electricity imports, and this figure should increase significantly. The joint project involves the construction of several thermal power plants with a total capacity of 7,200 MW. on the basis of the Erkovetsky coal mine and the power lines to Beijing, which will almost double the supply of electricity from the Russian Federation to the PRC[47].

By involving a large number of countries into the orbit of its unprecedented "One Belt – One Road" Initiative, China does not only ensure the security and sustainability of energy supply to the country, but also gives, through investments, a powerful impetus to the energy of recipient countries (which, as a rule, is the basis of their economies), largely tying them to Chinese economy. Their economic dynamics become being linked to the state of the Chinese economy. Thus, ensuring its energy security, China is turning into a powerful center of influence not only in the global energy sector, but also the entire economy.

[43] www.forbes.ru› Business › SPIEF-2018

[44] www.newsruss.ru/doc/index.php/

[45] Ibid

[46] www.forbes.ru›Бизнес›ПМЭФ-2018

[47] www.newsruss.ru/doc/index.php/

References

1. Asia's Energy Security. NBR Special Report # 68. Www.nbr.org/publications/issue.aspx?id=353
2. BP Statistical Review of World Energy. June 2018. https://www.bp.com/…/bp / energy…/statistical-review/bp-stats-review-2018-full-report…
3. Minnic Chan. Overseas Ambitions. South China Morning Post, March 2017, http://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2078275/overseas-ambitions-expand-china-plans-400pc-increase
4. Ma Yinging. Energy Going Out Leads China's Belt & Road Initiative. China Petroleum Newspaper, March 11, 2015
5. https://tribune.com.pk/story/1381733/cpec-investment-pushed-55b-62b https://vk.com/muslim_military?w=wall-55205927_4076
6. https://vk.com/muslmilitary?w=wall-55205927_4076
7. http://finance.sina.com/2017–02–24/doc-ifyavwwcv8679279.shtml
8. New China – Myanmar oil pipeline bypasses. URL: https://www.forbusiness.com/markets/2…oil-to-china/
9. Thailand, Cnina to team up on the long-proposed Kra Istmus canal. 05/18/2015. URL: https://www.wantchinatimes.com/news-subclass-cnt.aspx?id=20150518000069&cid=1101
10. URL: http://www.reuters.com/article/Kenya-port-lamu-idUSLSNOCX3820130411
11. www.cnpc.com.cn
12. China Stakes in the Russian Arctic. The Diplomat. Jan. 20182018
13. https://www.jokowinomics.com/2015/04/24/berita/antara-jalur-sutra-china-dan procktinfrastruktur-indonesia
14. URL: http://www.haiguan.info/CustomData/MonthReport.aspx?Guid=2288; www.newskaz.ru/economy/201105/148126.html
15. sputnic-tj.com/economy/2016042010193/9682.html
16. www.forbes.ru> Business > SPIEF-2018
17. www.newsruss.ru/doc/index.php/
18. https://eenergy.media/2017/08/09/atomnaya-energetika/

Научное издание

Восточная аналитика

Выпуск 2, 2019

Утверждено к печати
Институтом востоковедения РАН

Верстка И. В. Федулов

Формат 70x100/16. Усл. печ. л. 11,54. Уч-изд. л. 8,0.
Тираж 500 экз. Подписано в печать 30.07.2019.

Федеральное государственное
бюджетное учреждение науки
Институт востоковедения Российской академии наук
107031 Москва, ул. Рождественка, 12
Научно-издательский отдел
Руководитель отдела Федулов И.В.
E-mail: izd@ivran.ru